

JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 29

Samochód

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

21. kwietnia 1929

Nieustraszone sportsmenki

Angielskie imprezy motocyklowe znane są z niesłychanie trudnych tras, a jednak nigdzie nie startuje tyle pań co w Anglji. Z niezmąconym spokojem prowadzą one, jak to widzimy na rycinie, maszyny swe przez bagniste odcinki trasy.

Montownie samochodów zagranicznych



Kasa Chorych powiatu Morskiego zakupiła ostatnio samochód sanitarny, przeznaczony dla portu w Gdyni. Nadwozie wykonała firma „Brzeskiauto".

Coraz silniejszy napór przemysłu samochodowego Stanów Zjednoczonych na rynki europejskie wytworzył we wszystkich państwach starego kontynentu odruch przeciwko inwazji amerykańskiej, poważnie zagrażającej egzystencji przemysłów europejskich. Szczególnie obfite jest pokłosie publicystyczne, tematu tego dotyczące, w Niemczech; przejście fabryki Opel w ręce amerykańskie, zapowiedź nowych właścicieli rozpoczęcia produkcji małego, taniego, dla wszystkich dostępnego samochodu — wywołało w Niemczech reakcję przeciwko wynaradawianiu przemysłu krajowego.

Echo tych wszystkich odgłosów prasowych dotarło również do Polski i spowodowało, że na łamach pism, nietylko fachowych pojawiły się artykuły, wypowiadające się za emancypacją z pod przemożnego wpływu U. S. A. Pod adresem naszej redakcji kilku czytelników skierowało zapytanie, jaki jest nasz stosunek wobec importu z zagranicy i wobec t. zw. montowni. Postaramy się odpowiedzieć szanownym naszym interpelantom:

Spotkaliśmy się ze zdaniem, że „utworzenie w kraju montowni amerykańskiej ze względów bilansowych jest szkodliwe, albowiem taka pseudo-fabrykacja krajowych samochodów, nie jest niczem innem, jak znacznie wzmożonym importem amerykańskich samochodów, które zostają do nas sprowadzane w stanie rozłożonym, wzgl. częściach składowych.

Dalej spotkaliśmy się z hasłem, ostatnio nawet na kopertach firmowych General Motors drukowanym, a głoszącym, że „Kupując Chevroleta — popierasz przemysł krajowy".

I jedno i drugie powiedzenie nie jest pozbawione pewnej przesady. Przesada przy ustosunkowywaniu się do zjawisk życia gospodarczego jest szkodliwą, zaciemnia je bowiem i utrudnia zorjentowanie się. Postarajmy się przeto — sine ira et studio — zastanowić się nad wartością społeczno-gospodarczą montowni zagranicznych.

Sprawa jest bardzo prosta. Weźmy za przykład wymienioną codopiero firmę. We wrześniu 1928 r. amerykańska General Motors Co. otworzyła w Warszawie wielki warsztat do składania samochodów z części zagranicznych. W montowni zatrudnionych jest kilkuset robotników Polaków.

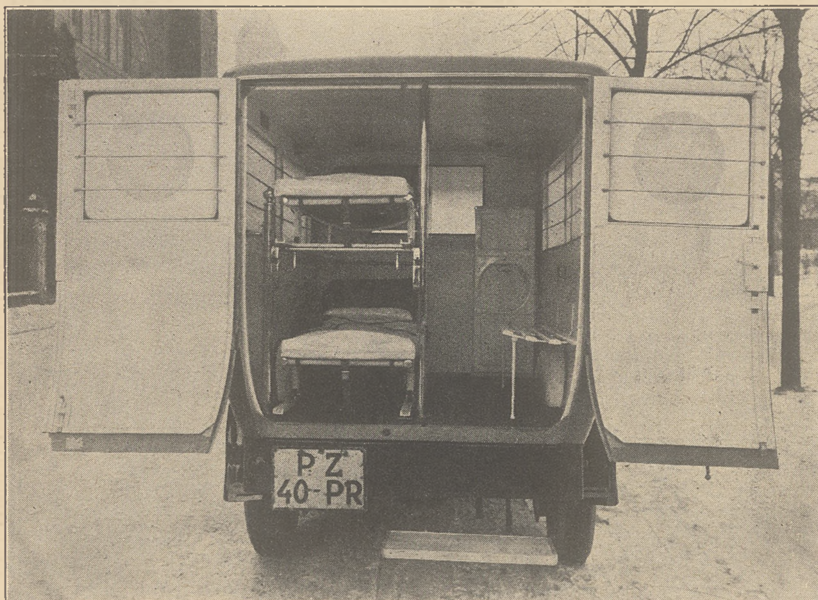
Interes General Motors Co. opiera się na tem, że dzięki niższym cłom, opłacanym przy imporcie części, podwozia zmontowane w Polsce są tańsze od chassis sprowadzanych w całości z zagranicy. Nadto fakt otworzenia montowni przysporzył wymienionej firmie pewien prestiż, pewną nawet aureolę działania dla dobra interesów polskich naskutek zatrudnienia takiej to a takiej ilości pracowników. Jak widzimy z nadruku na kopercie, General Motors uważa, że może a nawet powinna być uznana za polską placówkę przemysłową. Tak jednak nazwać jej nie można, jak nie można było nazwać „fabrykantami rowerów" — tych kupców polskich, którzy dla obejścia wysokiego cła ciążącego na gotowych welocypedach, sprowadzali z zagranicy części składowe roweru, tutaj je montowali i zmontowane w kraju rowery sprzedawali. Montownia nie jest więc placówką „strictu sensu" przemysłową, bo niczego właściwie nie przetwarza, a jedynie przygotowuje do sprzedaży części importowane. Czynność montowania samochodu, którego części składowe sprowadzono z zagranicy, niczem nie różni się od czynności przesypywania herbaty ze skrzynki do torebek papierowych. I jedno i drugie jest apreturą towarów sprowadzanych z zagranicy.

Załatwiwszy się z kwestjonowanym hasłem General Motors — „Chevrolet — produkt krajowy" — przejdźmy z kolei do twierdzenia, że utworzenie w kraju montowni amerykańskiej jest szkodliwe, albowiem wzmaga import samochodów amerykańskich. Przedewszystkiem odrzućmy określenie pochodzenia samochodów importowanych; byleby były dostosowane do potrzeb rynku polskiego, tak co do ceny, jak i co do jakości, jest nam obojętne skąd pochodzą; oczywiście wykluczamy import samochodów niemieckich, dla słusznych przyczyn przez rząd polski zakazany. Pozostaje więc pytanie, czy fakt utworzenia obcej montowni wpływa na wzrost importu samochodów (czytaj: części samochodów).

Przypuszczalnie w pewnym, acz nieznacznym stopniu — tak. Wszakże różnica między ceną gotowego podwozia a ceną podwozia „warszawskiego" jest tak nikłą w stosunku do objektu, że przypuszczać należy, iż nie podniesie ona do kupna automobilu wogóle, a raczej do kupna podwozia Chevroleta. Można powiedzieć, że głównym efektem utworzenia montowni jest zdystansowanie konkurentów na rynku polskim przez firmę, która warsztat montażowy tutaj założyła.

A nawet, gdyby, w co nie wierzymy, fakt otwarcia warsztatu do składania spowodował wzrost importu, nie bylibyśmy tym skutkiem przerażeni i nie napiętnowalibyśmy go jako gospodarczo szkodliwy. Tak długo bowiem, jak nie posiądziemy w Polsce solidnego przemysłu samochodowego, tak długo uważać będziemy przywóz samochodów, czy też części ich — za objaw dodatni, gospodarczo pożądany. Motoryzacja kraju jest koniecznością życiową. Lepiej więc importować pojazdy mechaniczne, niż się bez nich obywać.

(Dokończenie na str. 10-tej.)



Wnętrze samochodu Pogotowia Ratunkowego portu w Gdyni. Solidna konstrukcja i wygodne urządzenie wewnętrzne świadczą jaknajlepiej o żywotności polskiego przemysłu karoseryjnego.

Ruch uliczny a inteligencja

Paryż, w kwietniu.

Na każdego automobilistę, który się tu po raz pierwszy dostanie, Paryż wraz ze swym potężnym ruchem ulicznym czyni wrażenie oszołamiające. Dla przyjeżdżających od wschodu wrażenie to jest jeszcze bardziej intensywne, niż z którejkolwiek innej strony.

Po trzystu pięćdziesięciu kilometrach dróg, wprawdzie doskonałych, lecz pustynnych, gdzie samochody spotyka się stosunkowo rzadko, nagle za Meaux sytuacja zmienia się najzupełniej. — Ze wszech stron zjawiają się liczne wozy, jakby z pod ziemi wyczarowane. Napływają ze wszystkich dróg bocznych, wyjeżdżają z wąskich uliczek, z bram, z zakamarków i wyciągają się w długi, falujący sznur, ciągnący się nieprzerwanie aż do samego Paryża.

Pontin — to dopiero przedmieście wielkiej stolicy, a jednak ruch tu panuje stokroć większy, niż na ul. 27. Grudnia w Poznaniu. — Nasza „Tatra", przyzwyczajona wymijać wszystkich po drodze, przechodzi ciężką próbę cierpliwości, gdyż fala pojazdów — jadących teraz już czterema rzędami — cochwila przystaje i znów rusza. — Skrzypią hamulce, warczą dyferencjały, zgrzytają tryby biegów...

Na rogatce płacimy podatek miejski od benzyny, którą mamy w tanku i przez avenue Jean Jaurès ruszamy w głąb miasta. Na rue Lafayette panuje już taka ciżba, że posuwać się trzeba noga za nogą, wykorzystując każdą chwilę rozluźnienia i każdą szparę pomiędzy jadącemi przodem samochodami. *) — A nie jest to przecie pora najwyższego napięcia ruchu, bo zbliża się dopiero godzina 5-ta po południu. Najgorętszy moment nadejdzie pomiędzy godziną 6-tą a 7-mą.

Na nasze skromne polskie wymagania wystarcza najzupełniej to, co widzimy w tej chwili. — Tego rodzaju przymusowa cierpliwość ma swe dobre strony, gdyż pozwala przyglądać się ulicy, przedstawiającej widowisko jedyne w swoim rodzaju. — Samochód przy samochodzie, głowa przy głowie, a wszystko w nieustającym ruchu i — rzecz zadziwiająca! — fala przechodniów posuwa się szybciej niż fala samochodów. Raz wreszcie piechury triumfują!

Okrążając Operę, częściej stoimy, niż jedziemy. Można w tym czasie nawet porozmawiać z sąsiadami.

Posuwający się obok nas wspaniały szary „Delage" dwuosobowy, zagaduje:

— Państwo jadą z Polski, jeśli nie mylą mnie wasze znaki?

— Tak z Polski.

— W tym roku macie tam wielką wystawę.

— Tak, przegląd 10 lat niepodległości.

— Wybieram się do was. Jaki jest stan dróg u was?

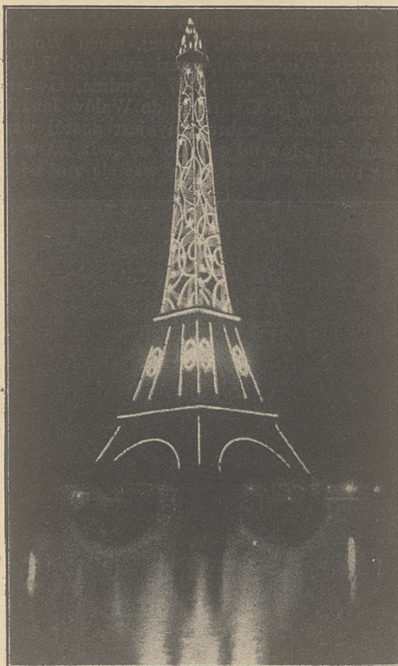
Pytanie trochę kłopotliwe.



Paryż. Plac Opery w godzinach mniejszego natężenia ruchu.

— W każdym razie można po nich jeździć, — odpowiadam wymijająco, następnie skierowuję mego rozmówcę do Automobilklubu Wielkopolski w Poznaniu po różne objaśnienia bardziej szczegółowe . . .

— To polska maszyna, „Tatra", hę?



Paryż. Jedną z najpiękniejszych ozdób nocnego Paryża jest wieża Eiffel z reklamą świetlną Citroena. Na tle ciemnego nieba przelewają się nieustannie kaskady różnokolorowych świateł.

Szkoda, że nie możemy się nią w ten sposób pochwalić, gdyż wzbudza powszechne zainteresowanie. — Fala ruchu nas rozdziela.

Wydostajemy się wreszcie na luźniejsze miejsce i przez avenue de l'Opera posuwamy się raźniej do hotelu. — Z La Ferté do Paryża (ca. 70 km) jechaliśmy godzinę, przez Paryż prawie tyle samo!

Nie wszędzie jednak i nie zawsze jest tak kiepsko. Są ulice, gdzie ruch odbywa się z zawrotną szybkością, jak np. na avenue des Champs Elysées. O ile wiem, nie istnieje w Paryżu przepis dotyczący szybkości maksymalnej — jeździ się poprostu tak szybko, jak na to pozwalają warunki.

Ciekawy i wart uwagi jest system regulacji ruchu. Zaznaczyć muszę odrazu, że w tym wypadku wyraz „system" posiada znaczenie względne, polega on bowiem — można zaryzykować takie określenie — na braku wszelkiego systemu.

W przeciwieństwie do Berlina, gdzie wszystkie przecznice śródmieścia zaopatrzone są w wiszące, kolorowe latarnie, zapalające się i gaszące w równomiernych odstępach czasu, bez względu na intensywność ruchu w danym momencie, Paryż wyraźnie unika systemów mechanicznych, zwłaszcza zaś regulacji centralnej.

Jedynie na t. zw. „wielkich bulwarach" spotykamy czerwone sygnały świetlne i dzwonki sygnalizujące równomiernie zamknięcie lub otwarcie jezdni w tym lub owym kierunku. Wszędzie indziej, — a to „wszędzie indziej" oznacza cały olbrzymi Paryż, z ruchem niemal równomiernie natężonym we wszystkich dzielnicach, — regulację pozostawiono bądźto indywidualnemu uznaniu posterunków policyjnych, bądź też samej publiczności i kierowcom.

Ludzie nawykli i zamiłowani do „efektów świetlnych" oraz do szybkich sądów, byliby skłonni system ten nazwać „bałaganem", ja jednakże ośmielę się twierdzić, że jest to system jedynie racjonalny i cudowny w skutkach.

Inna rzecz, że aby go stosować skutecznie trzeba trzech czynników, które w całej pełni posiada Paryż: inteligentnych policjantów, doskonale wychowaną publiczność i bajecznie wyszkolonych, a przedewszystkiem karnych i odpowiedzialnych szoferów.

Zarówno podczas obecnego kilkudniowego, jak i w czasie poprzednich kilkutygodniowych i kilkumiesięcznych pobytów w Paryżu, nie zdarzyło mi się widzieć, by ktoś wpadł tutaj pod samochód. — Ruch jest tak ożywiony, że mowy być nie może o przechodzeniu przez jezdnię, bez należytego skupienia uwagi. — I wogóle przechodzić przez nią jest łatwiej,

*) Przypominamy naszym czytelnikom artykuł o projektach rozwiązania problemu ruchu ulicznego w tym punkcie, drukowany w nr. 7 „Samochodu".

niż u nas. Spokój kierowców, ich pewność w prowadzeniu udziela się przechodniom.

Jeszcze dwa zjawiska są uderzające. — Trąbek i klaksonów samochodowych prawie nie słychać, a samochodów zaopatrzonych w przyrządy do wskazywania kierunku nie spotyka się zupełnie. Czerwona strzałka naszej „Tatry“ budzi tu nie mniejsze zainteresowanie, niż jej łamana oś tylna i cztery cylindry, leżące naprzeciw siebie.

A jednak mimo to wszystko — lub może właśnie dzięki temu wszystkiemu — ruch uliczny toczy się jak w zegarku. — Cicho, sprawnie i bez zdenerwowania.

Porównując te stosunki z naszemi, trudno powstrzymać się od wypowiedzenia uwag, jakie się same narzucają.

Obserwacje paryskie przedewszystkiem jasno wskazują, że na bezpieczeństwo ruchu ulicznego nie posiada żadnego wpływu, ani granica szybkości maksymalnej, ani sygnalizacja dźwiękowa (ta raczej jest szkodliwa), ani nawet sygnalizacja świetlna.

Pierwszym zasadniczym warunkiem tego bezpieczeństwa jest i n t e l i g e n c j a i uznanie w całej pełni zasady, że jezdnia jest przeznaczona dla ruchu kołowego, a pieszy przechodzień może z niej korzystać tylko o tyle, o ile potrafi się na niej rozsądnie zachować. — Oto i wszystko.

My Polacy uchodzimy za naród inteligentny, pozostawałoby więc wbić tylko wszystkim w głowę tę drugą zasadę, a dodatnie rezultaty nie kazałyby na siebie czekać zbyt długo.

Zdzisław Marynowski



Paryż. Rue de Castiglione. W głębi widać kolumnę na placu Vendôme

Nowe zarządzenia w celu uregulowaniu ruchu ulicznego w Poznaniu

W ubiegły piątek, dnia 12. b. m., odbyła się pod przewodnictwem naczelnika Wydziału Bezpieczeństwa Publicznego, p. Zawistowskiego, konferencja w gmachu Województwa, w sprawie regulacji ruchu ulicznego w Poznaniu.

W uchwałach zastosowano się niemal w zupełności do wskazówek, zawartych w artykule p. t. „Zagadnienie racjonalnej organizacji ruchu ulicznego“, zamieszczonym w numerze 13 „Samochodu“ i uwzględniono prawie wszystkie wyrażone tamże postulaty.

I tak figuruje w nowych przepisach:

Wszystkie pojazdy obowiązane są jechać ściśle prawą stroną ulicy, przyczem pojazdy powolniejsze posuwać się winny możliwie jaknajbliżej prawego chodnika. Postój i zatrzymywanie się jest dozwolone jedynie po prawej stronie w kierunku ruchu.

Pojazdy obowiązane są do objeżdżania punktów skrzyżowania. Wyprzedzać wolno tylko pojazdy powolniejsze, zakazano zaś prześcigania pojazdów tego samego rodzaju. Samochodom wolno więc wyprzedzać jedynie pojazdy konne, nie wolno zaś prześcigać się pojazdom konnym między sobą, ani samochodom między sobą. Jest to przepis zupełnie nowy, ze względu na wąskość ulic w Poznaniu bardzo racjonalny, to też powitać go należy z całem uznaniem. Pozatem zabroniono wszelkich wyprzedzań na skrzyżowaniach ulic, mostach, znaczniejszych spadkach, oraz zakazano prześcigać tramwaje, zmniejszające swą szybkość przed przystankiem.

Wydano zakaz wszelkich postojów na skrzyżowaniach ulic i silnych skrętach oraz na przestrzeni 10 metrów przed i tyluż poza słupem przystanków tramwajowych i autobusowych.

Dla ułatwienia ruchu na ruchliwszych ulicach, a mianowicie: Nowej, placu Wolności (strona południowa), Ratajczaka (od 27 Grudnia do św. Marcina), 27 Grudnia, Gwarnej, Fredry (od pl. Gwarnego do Wałów Jana III) i Półwiejskiej wzbroniony jest postój wszelkich pojazdów od godz. 10 do godz. 20, w czasie tym pojazdy zatrzymywać się mogą jedynie na tak długo, jak tego wymaga wsiadanie i wysiadanie. Na wyżej wymienionych ulicach wzbroniony jest ruch wózków ręcznych, reklam ruchomych i zawracanie pojazdów, jakoteż przechodzenie przez jezdnię, co uskuteczniać będzie można w miejscach specjalnie do tego wyznaczonych. Nasuwa się jednak pytanie, dlaczego przepisów tych nie zastosowano dla całej ulicy Fredry, a jedynie dla krótkiego jej odcinka, podczas gdy będąc w całej swej długości ruchliwą arterją wypadową, zasługiwałaby na to, dla ułatwienia komunikacji. — Należałoby zwłaszcza uregulować ruch pojazdów przy początku i końcu przedstawienia przed Teatrem Wielkim, usuwając, jak to już w artykule wzmiankowanym na początku pisano, oczekujące pojazdy prywatne w Wały Batorego, taksówki zaś czekające w uliczkę pod byłym „podjazdem cesarskim“, która musiałaby być oczywiście jednokierunkowa, od strony Wałów Wazów ku ul. Fredry. Zniesiono również zjazdy ulicami: Ogrodową (od Piekar do Półwiejskiej) oraz Wałami Jagiellończyka (od wojskowego więzienia śledczego do Półwiejskiej).

Zakaz oczekiwania pojazdów na niektórych ulicach pociągnął oczywiście za sobą konieczność umożliwienia postojów w jaknajbliższem sąsiedztwie. W tym celu utworzone zostaną ulice „parkingowe“, oznaczone specjalnemi znakami.

Pozatem ostro karane będą samochody, jadące z otwartemi tłumikami, oraz używające syren i klaksonów zamiast trąbek.

Niestosowanie się do wydanych przepisów karane będzie surowo, aż do odebrania prawa jazdy włącznie.

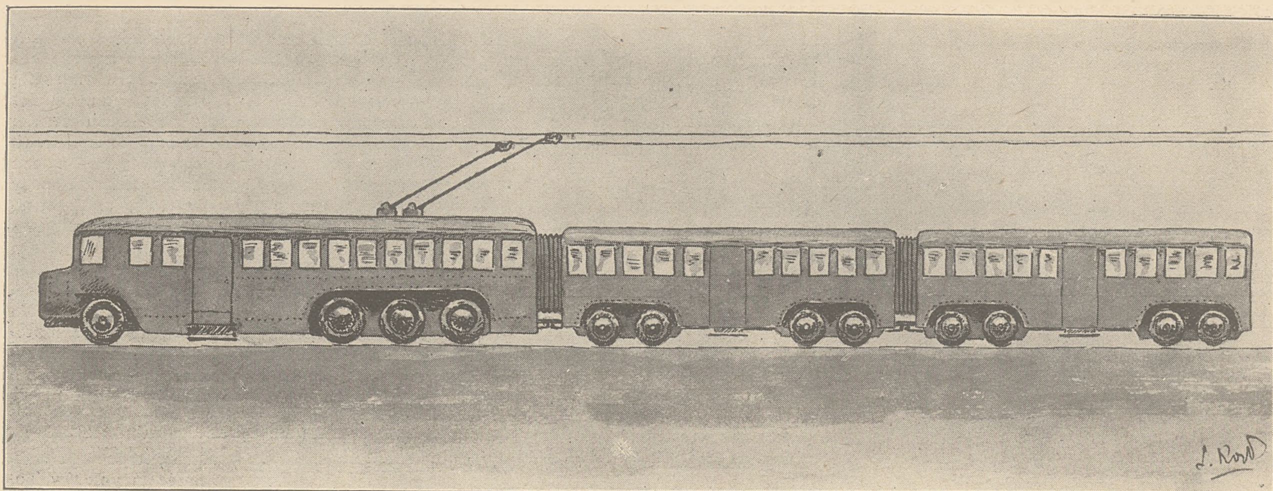
Zarządzenia te nie obowiązują oczywiście samochodów straży pożarnej, pogotowia ratunkowego i policji oraz pogotowi technicznych zakładów użyteczności publicznych, jakoteż oddziałów wojskowych, poruszających się w zwartych szeregach.

W odpowiednich paragrafach, normujących ruch pieszych, zakazano czepiania się pojazdów, wskakiwania i wyskakiwania do i z tramwajów i pojazdów w ruchu.

Jak więc widać, ruch uliczny w Poznaniu uregulowany zostanie prawie doskonale, o ile oczywiście policja zwracać będzie należytą uwagę na przestrzeganie wydanych przepisów oraz surowe karanie i bezwzględne tępienie wszelkich przekroczeń w tym względzie, co, niechaj nam będzie wolno mieć nadzieję, stanie się w interesie porządku i ładu ruchu ulicznego oraz jego bezpieczeństwa i ułatwienia stosunków komunikacyjnych.



Paryż. Place de la Concorde w godzinach rannych. Między samochodami widać kilka charakterystycznych dwukołowych wozów, powracających z hal targowych do miasta.



We Francji opracowuje się projekt budowy elektrycznych pociągów drogowych bez szyn na 300 osób z „lokomotywą“ o mocy 600 K. M.

Elektryczne pociągi samochodowe

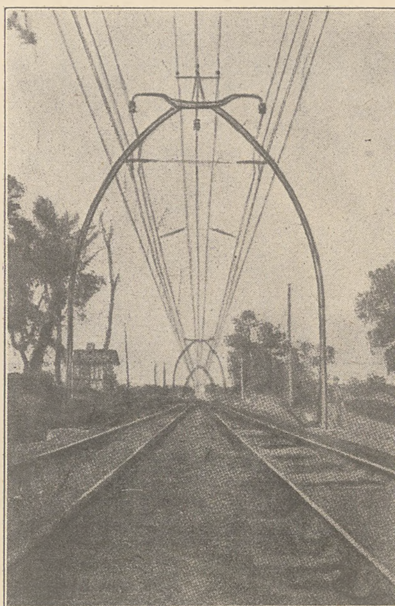
Nowe tendencje w rozwoju komunikacji autobusowej. — „Elektro-autostrady“. — Pociąg drogowy na 300 osób

Jeszcze przed kilku laty nie odgrywał ruch samochodowy w świecie większej roli ekonomicznej. Kilka lub nawet kilkanaście tysięcy samochodów nie potrafiły zużyć większych ilości benzyny, ani też nie mogły zastąpić sprawnej i szybkiej kolei. Z ogólnym rozwojem automobilizmu sytuacja zmieniła się radykalnie. Doszło do tego, że w niektórych państwach koleje zaczęły poważnie odczuwać konkurencję samochodu. U nas w Polsce, przy ogólnej ilości ca. 30 000 pojazdów mechanicznych, omawianie tej kwestji jest, rozumie się, przedwczesne, lecz w Stanach Zjednoczonych i Europie zachodniej samochód tak silnie wpłynął na ogólne kształtowanie się życia ekonomicznego, że nawet kompetentne czynniki rządowe poczuły się w obowiązku zająć się rozwiązaniem tej kwestji.

Najostrzejsza walka rozwinęła się w Anglji, państwie największego liberalizmu gospodarczego. Bogate przedsiębiorstwa autobusowe, zrzeszone w tak zw. „Stowarzyszenia transportu samochodowego“, zaczęły zapomocą stosowania specjalnej polityki taryfowej zdobywać sobie coraz większe rzesze zwolenników tak, że koleje straciły w ostatnich latach na ich korzyść przeszło 25 procent ogólnych dochodów z przewozu towarowo-pasażerskiego. W ostatnim roku sytuacja kolei pogorszyła się tak znacznie, że wyłoniła się konieczność stworzenia specjalnej komisji, któraby ustaliła jakiś „modus vivendi“ dla tych dwóch zaciekłych konkurentów. Jak słychać, kolej decyduje się nawet na wykupienie całej sieci samochodowej.

Znacznie łagodniejsze formy walki widzimy w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie, gdzie prywatne towarzystwa kolejowe zrozumiały zawczasu znaczenie samochodu i same zaczęły go powszechnie używać, uzupełniając swoje rozkłady jazdy. W miejscowościach, gdzie mimo to konkurencja większych towarzystw autobusowych dawała się im zbyt mocno we znaki, zarządy kolejowe zaczęły dążyć do stworzenia specjalnych umów, chroniących wzajemnie konkurentów.

Najciekawsze rozwiązanie kwestji konkurencji kolei i samochodu widzimy we Francji. Doskonale zorganizowane i bardzo rzutkie towarzystwa kolejowe ujęły zawczasu cały ruch autobusowy w swoje ręce, a dla zabezpieczenia się przed ewentualnymi konkurentami, poddały swoje taryfy gruntownej rewizji i postarały się o wprowadzenie najdalej idących udogodnień dla podróżnych. Równocześnie z obniżaniem taryf zaczęto tam poważnie zastanawiać się nad udoskonaleniem samej komunikacji samochodowej. Początkowo wszystkie próby i doświadczenia nie dały żadnych, specjalnie ciekawych rezultatów, lecz zczasem szeroki rozwój trakcji elektrycznej naprowadził towarzystwa te na nową zupełnie myśl — mianowicie na ideę t. zw. „elektro-autostrad“. Zanim przystąpimy do dalszego rozpatrywania tego projektu, należy zapoznać się bliżej z postępami elektryfikacji na francuskich kolejach.



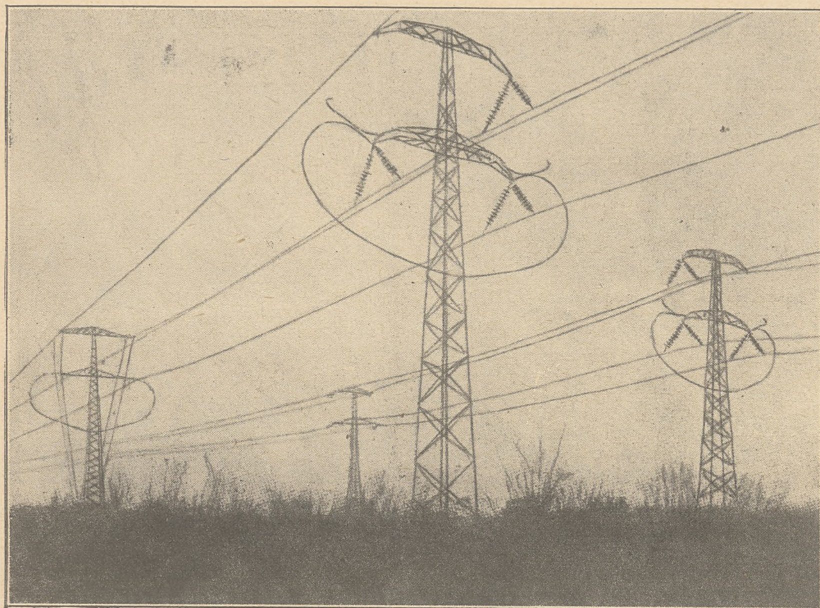
Zelektryfikowana linja kolejowa na południu Francji, należąca do towarzystwa „Midi“.

Jeszcze przed wojną jedno z najruchliwszych towarzystw kolejowych t. zw. „Midi“, czyli „Compagnie des chemins de fer du midi“ zaczęło poważnie odczuwać brak taniego węgla. Po szeregu prób zdecydowano się na wykorzystanie energji wodnej rzek i jezior Pirenejów. Zelektryfikowanie kilku mniejszych odcinków dało odrazu tak dobre wyniki, że przystąpiono do całkowitej reorganizacji ruchu na sieci.

Za przykładem towarzystwa „Midi“, a także pod wpływem rządu, któremu bardzo zależało na racjonalizacji ogólnej gospodarki cieplnej w kraju, inne towarzystwa kolejowe zaczęły też prowadzić prace elektryfikacyjne. Ostatecznie ustalono ogólny plan elektryfikacji wszystkich kolei i dużej części kraju. Plan ten wyróżnia się tem, że dla lepszego wyzyskania drogiej i zwykle mało rentownej sieci wysokiego napięcia zdecydowano się na wykorzystanie jej równocześnie dla wszystkich towarzystw kolejowych, oraz dla ogólnych potrzeb miast i przemysłu. Takim sposobem umożliwi się, przy stosunkowo niskich kosztach inwestycyjnych, bezpośrednie połączenie wszystkich większych producentów elektryczności ze wszystkimi konsumentami, co zapewni najrównomierniejszy i najlepszy rozdział i wykorzystanie energji elektrycznej. Narazie, przed wprowadzeniem w życie ogólnego planu elektryfikacji, towarzystwo „Midi“ stworzyło na południu Francji specjalną organizację pod nazwą U. P. E. P. O. (Union des producteurs d'électricité des Pirenées occidentales), której zadaniem jest nabywanie energji elektrycznej od wszystkich zrzeszonych elektrowni wodnych i rozdział jej pomiędzy poszczególnych konsumentów, jak np. koleje, miasta i fabryki związków azotowych.

Już pierwsze lata działalności U. P. E. P. O. wykazały, jakie korzyści płyną z racjonalnej gospodarki elektrycznej. Pomijając znaczne obniżenie ceny energji, udało się, dzięki specjalnemu systemowi repartycji prądu, uniknąć całkowicie budowy specjalnych elektrowni cieplnych, które zazwyczaj stanowią niezbędną, lecz zato bardzo kosztowną rezerwę. Przytoczone niżej cyfry wykazują działalność U. P. E. P. O.

Rok	Ilość wytworzonej energji w kWh
1925	309 662 000
1926	416 804 000
1927	498 955 000
1928	przekracza podobno 600 miljonów kilowatgodzin.



„Zelektryfikowany krajobraz" południowej Francji.

Jeżeli zważymy, że cena 1 kWh prądu, wytworzonego w zwykłej elektrowni cieplnej wynosi ca. 30 groszy, uprzytomnimy sobie w przybliżeniu osiągniętą przez U. P. E. P. O. oszczędność w zużyciu węgla. Nadmienić przytem należy, że elektryfikacja, obliczona tylko dla kolei, zrobiła takie postępy w kraju, że z całej wytworzonej energji zaledwo 20 procent zużywa sama kolej „Midi", resztę zaś sprzedaje się prywatnym konsumentom.

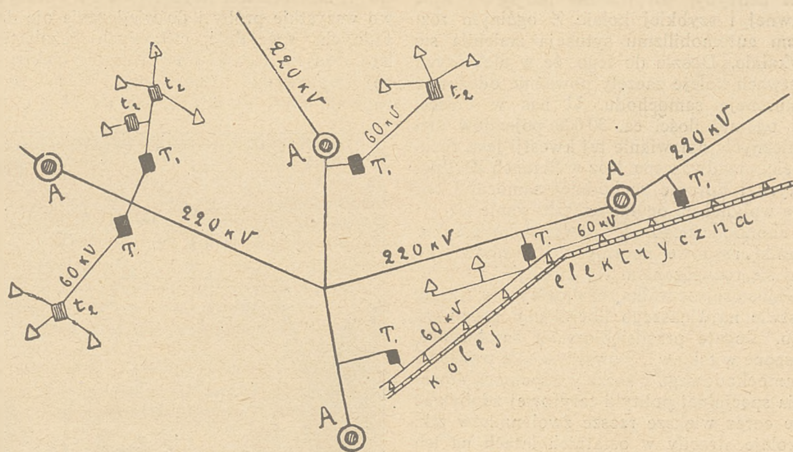
Po zapoznaniu się z ogólnym planem elektryfikacji możemy rozpatrzeć rezultaty, osiągnięte na poszczególnych linjach, gdzie lokomotywy parowe zostały zastąpione elektrowozami. Najciekawsze są dane koleji P. O. (towarzystwo Paris — Orléans). Zelektryfikowała ona najruchliwszy odcinek kolei o długości 232 km, łączący całą sieć z Paryżem. Dla napędu używa się przewidzianego dla całej Francji prądu stałego o napięciu 1 500 volt. Tabor składa się z: 200 lokomotyw towarowych, typu B. B. o mocy stałej 1 400 KM., 80 wagonów motorowych o mocy 760 KM. z 2 stałemi przyczepkami, oraz z 4 lokomotyw pośpiesznych typu 2-D-2 o mocy 3 600 KM. Brak większej ilości lokomotyw pośpiesznych zmusił do stosowania i lokomotyw B. B. dla pociągów osobowych. W praktyce okazało się, że te maszyny, obliczone na maksymalną szybkość 60 km/godz., potrafią ciągnąć pociąg z szybkością średnią do 100 km/godz. Dłuższe doświadczenia wykazały wielkie zalety trakcji elektrycznej. Np. lokomotywa parowa przebiegała w miesiącu od 2 000 do 3 000 km, a elektrowóz BB. pokrywał łatwo przestrzeń 8 200 km (elektrowóz 2-D-2 dochodził do 18 000). Tak samo wzrosła średnia szybkość pociągów z 78 km na 99,8 km, oraz powiększyła się ogólna pewność ruchu i punktualność.

Z przytoczonych powyżej danych widzimy, jakie korzyści osiąga kolej z trakcji elektrycznej, a cały kraj z ogólnej, celowej elektryfikacji; zrozumiałem więc staje się też dążenie poszczególnych towarzystw do zelektryfikowania nawet zwykłych dróg publicznych. Wychodzą one z następującego założenia: budowa szosy kosztuje mniej niż budowa takiego samego odcinka kolei, duże zalety autobusów zmuszają towarzystwa do ciągłego zwiększania ich ilości, a przytem dzisiejszy typ autobusu jest daleki od ideału i przy intensywnej eksploatacji zużywa zbyt wiele drogiego paliwa — należy więc w miarę możności elektryfikować szosy i zastępować zwykłe samochody trolleybusami. System elektryfikacji dróg ma pozatem jeszcze większe znaczenie ogólne dla całego ruchu samochodowego. Koleje przypuszczają, że wszyscy właściciele samochodów ciężarowych, kursujących po zelektryfikowanych szosach, zastąpią zczasem benzynowe motory silnikami elektrycznemi i zaczną korzystać z taniej trakcji elektrycznej. Takim sposobem w miarę elektryfikacji zamieniłoby się szosy południowej Francji w prawdziwe elektro-autostrady.

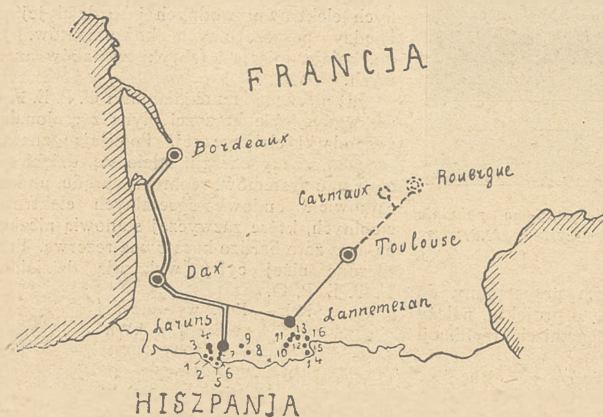
Najciekawszym jest projekt pociągu elektrycznego, opracowany przez inżynierów Towarzystwa „Midi". O zwykłych trolleybusach pisaliśmy już obszerniej, podkreślając wszystkie ich zalety, teraz więc porównamy tylko je z typem maszyny, przewidzianej dla zastąpienia kolei.

Zwykłe autobusy elektryczne, przeznaczone do jazdy po mieście, nie mogą ze względu na ruch innych pojazdów posiadać zbyt wielkich wymiarów, natomiast „drogowe pociągi elektryczne" są wolne od tego ograniczenia, a więc dla zwiększenia ich nośności, szybkości i bezpieczeństwa należy obmyślić możliwie silne i duże maszyny. Z tego powodu projekt francuski przewiduje budowę prawdziwych potworów. „Lokomotywa" ma posiadać 3 osie pędne, motory o mocy 600 KM, oraz przeszło 100 miejsc dla pasażerów. Za lokomotywą mają jechać 2 wagony przyczepne na 2 niezależnych 2-osiowych wózkach. Wewnętrzne urządzenie pociągów drogowych ma nietylko nie ustępować w niczem urządzeniu wagonów międzynarodowych ekspresów, lecz nawet je przewyższać wygodą, gdyż dla wszystkich pociągów, kursujących w nocy projektuje się urządzenie miejsc sypialnych. Szybkość takiego pociągu drogowego ma dochodzić do 100 km/g., a dla zwiększenia bezpieczeństwa wszystkie koła mają być zaopatrzone w pneumatyczne hamulce Westinghaus'a. Podobno dla tych maszyn skonstruowano specjalne zbieracze prądu, które umożliwi mijanie się i wyprzedzanie się bez zatrzymywania motorów. Należy przypuszczać, że tani prąd elektryczny i dobre szosy pozwolą na wprowadzenie w życie tego, napozór fantastycznego projektu.

L. Kozłowski.



Schematyczny plan elektryfikacji kraju: A — elektrownie, T — główne stacje transformatorowe, t₂ — podstacje tranformatorowe.



Sieć elektryczna towarzystwa U. P. E. P. O., obsługująca południową Francję. Czarne kropki od 1—16 przedstawiają elektrownie wodne, zasycające sieć.

Wyścigi, rajdy i rekordy

Najważniejszym bezsprzecznie ewenementem ubiegłego tygodnia była tegoroczna rozgrywka dla motocykli o „X-tą Targa Florio". Bieg ten odbył się, jak zwykle, na klasycznej trasie sycylijskiej pod Palermo. i to na trzech okrążeniach, na łącznym dystansie 324 km. Impreza tegoroczna zgromadziła przy starcie 27-miu uczestników, reprezentujących 17 marek i następujące państwa: Włochy, Francję, Anglję, Stany Zjednoczone, Belgję i Niemcy. Zwycięstwo ogólne odniósł berlińczyk Paul Köppen na motocyklu B. M. W. 500 ccm. Temsamem więc motocykle B. M. W. już trzeci raz zdobyły piękną tę nagrodę. Paul Köppen na tej samej marce był już raz zwycięzcą tego biegu w roku 1927, a obecnie pokrył 324 km niezwykle trudnej trasy w 5 godz. 23 min i 38 sek., osiągając szybkość średnią 59,066 km/g. i ustanawiając nowy rekord trasy. Wyniki biegu przedstawiają się jak następuje: 1) Köppen (B. M. W. 500 ccm) 5:23:38; 2) Kolombo (Sunbeam 500 ccm) 5:26:47; 3) Klein (D. K. W. 500 ccm) 5:46:19; 4) Moretti (Bianchi 350 ccm) 5:45:26; 5) Zate (X...) 5:56:51; 6) Zeisler (Ardie 350 ccm). Najszybsze okrążenie również przypadło Köppenowi z czasem 1:45:54, to jest z szybkością średnią 61,189 km/g.

Natychmiast po ukończeniu biegu motocyklowego na trasie „Targa Florio" rozpoczął się ożywiony ruch, zjawiły się mianowicie zgłoszone do wyścigu samochodowego samochody „Bugatti" z całym zastępem mechaników i kierowcą drużyny „Bugatti" Conelli'm, a następnego dnia przybyli również pozostali kierowcy tej marki, a mianowicie: Divo, Minola, Wagner i Williams, rozpoczynając natychmiast trening. Tuż po nich zjawiły się na terenie przyszłej walki wyścigowe „Alfa Romeo" z Campari'm, oraz Caracciola ze swym nieodstępnym „Mercedes-Benz S. S. K."



Cross Country (Bieg naprzełaj) motocykli w Fort de Romainville, który odbył się w obecności olbrzymich tłumów publiczności, wykazał, że dzisiejsze motocykle lekkie dają sobie radę w najtrudniejszych warunkach terenowych. Fot.: Wide-World

We włoskim świecie sportowym niemałe poruszenie wywołała wiadomość, że słynny tor wyścigowy w Monza przejdzie prawdopodobnie na własność państwa. Tor ten wymaga obecnie zupełnej renowacji.

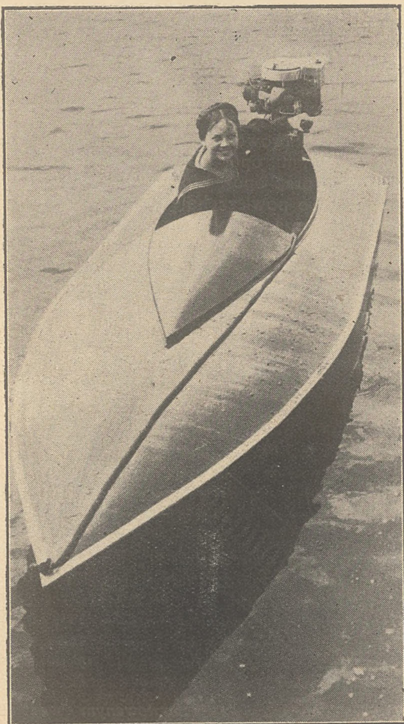
Konsorcjum administracyjne autodromu znalazło się w dość trudnych warunkach, gdyż zdobycie poważnych sum, potrzebnych na zmodernizowanie toru nie jest bynajmniej sprawą łatwą. Wobec tego administracja toru zwróciła się do rządu z propozycją, że odstąpi mu wszystkie swe prawa. Dotychczas rząd włoski nie dał żadnej odpowiedzi. Jak wypadnie decyzja, trudno dziś przewidzieć, jednakże sfery sportowe, tak włoskie, jak i zagraniczne propagują usilnie za utrzymaniem niezależności toru.

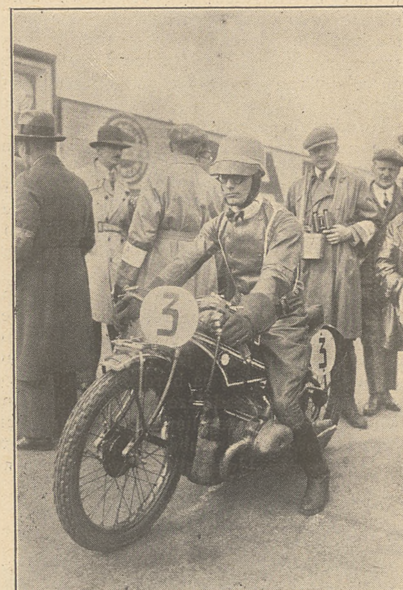
W zakresie motocyklizmu dalszą ciekawą imprezą był Cross Country, urządzony we Francji na terenie Fort de Romainville przez Moto Club Lilasien. Bieg ten odbył się w obecności bardzo licznej publiczności w dwóch częściach, a mianowicie dla maszyn w kategorjach 175 i 250 ccm i dla maszyn w kategorjach 450 i 500 ccm. Dodatkowo odbył się trzeci bieg dla motocykli z przyczepkami wszelkich kategoryj. Niezwykle trudny ten rajd zakończył się pełnym sukcesem maszyn lekkich, które na trudnym terenie czuły się znacznie lepiej od motocykli ciężkich.

Automobilistom amatorom miłą niespodziankę sprawiły zarządy sławnych miejsc kąpielowych Dauville i La Baule, które połączyły swe wysiłki w ożywieniu ruchu turystycznego i rozpisały olbrzymi rajd samochodowy, dla którego jako punkty startu wyznaczano wszystkie stolice europejskie, dlatego też rajd ten nosi oficjalny tytuł „Le Rallye des Capitales" (Rajd Stolic). Poza stolicami poszczególnych państw, wyznaczano ze względu na licznych przypuszczalnych uczestników francuskich 37 miejsc startu we Francji, a mianowicie wszystkie stolice honorowe dawnych prowincyj francuskich. Rajd ten, którego regulamin definitywny zostanie ogłoszony w tych dniach, wyposażony jest w piękne nagrody, łącznej sumy ćwierć miljona franków.

Wreszcie należy zanotować kilka nowych rekordów, ustanowionych na angielskim torze w Brookland: kierowca Dunfee ustanowił na samochodzie 6-cio cylindrowym Sunbeam 2 000 ccm osiem rekordów angielskich w swej kategorji i rekordy międzynarodowe na 10 km z rozbiegiem (czas 3 min. 2,01 sek., szybkość średnia 197,791 km/g.) i 10 mil z rozbiegiem (4 m. 45,59 sek., szybkość średnia 106,452 km/g.).

Speeder.



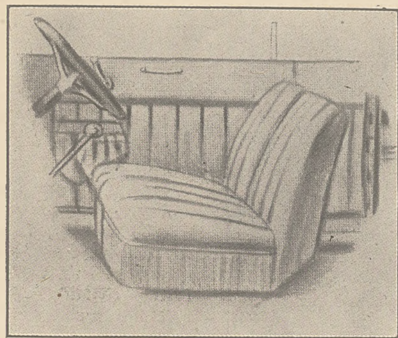


Niemiecki motocyklista Paweł Köppen zwyciężył w czasie 5 godz. 23 min. 38 sek. na motocyklu B. M. W. w biegu dla motocykli o „Targa Florio".

Po lewej: Panna Helena Hentschel wystartuje na swej łodzi „Sin" jako jedyna kobieta w wyścigach motorówek pomiędzy Albany i New Yorkiem.

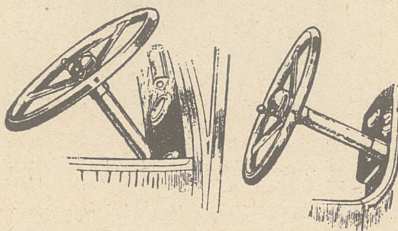
Kierownica i jej mechanizm

Przez kilka lat powojennych konstruktorzy, jak wiadomo, pracowali z wytężeniem nad ulepszeniem tak silnika jak i podwozia naszych samochodów, a pracy tej zawdzięczamy niezliczone nowe konstrukcje z zakresu budowy silników, sprzęgła, mechanizmu przenoszącego siłę, resorów, a nawet i nadwozi. Dziwnem więc musi się wydawać, że w całym tym okresie słyszało się bardzo mało o ulepszeniach mechanizmu kierownicy. Rzeczywiście też zasadnicza konstrukcja kierownicy od szeregu lat prawie,. że wcale się nie zmieniła. Drobne zmiany w jej budowie w żadnym wypadku nie zmieniły zasady ich działania i dlatego też na ten temat niewiele tracono słów. Tem właśnie należy sobie wytłumaczyć niezwykły objaw, że bardzo liczni automobiliści, którzy orjentują się doskonale w działaniu swego silnika, skrzynki biegów, dyferencjału, hamulców 4-ro kołowych itp. niebardzo zdają sobie sprawę z wewnętrznej budowy kierownicy, a jednak przyznać trzeba, że kierownica jest jednym z najważniejszych przyrządów samochodu, od którego sprawnego działania w dużej mierze zależy bezpieczeństwo pasażerów pojazdu. Tak więc dokładna znajomość mechanizmu kierownicy jest dla kierowcy sprawą niezmiernie ważną, temwięcej, że jest on zobowiązany sprawdzić przed każdą jazdą dobre jej funkcjonowanie, a w razie wypadku, spowodowanego przez niedbałość w jej obsłudze ponosi pełną odpowiedzialność prawną, nietylko cywilną, lecz i karną. Trudno jednak wymagać, aby kierowca mógł sprawdzać prawidłowe działanie kierownicy, jeżeli nie jest dokładnie obeznany z wewnętrzną jej konstrukcją i wzajemnem współdziałaniem wszystkich jej części.



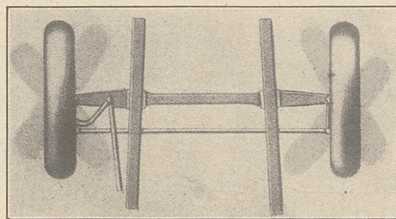
Normalne położenie siedzenia kierowcy i koła kierownicy w samochodach osobowych.

Dla przeciętnego kierowcy dokładne zapoznanie się z mechanizmem kierownicy nie jest sprawą zupełnie łatwą, gdyż tak w szkołach jazdy samochodowej, jak i w podręcznikach demonstruje mu się na bardzo prymitywnych szkicach dwie zasadnicze odmiany, a mianowicie kierownicę ze ślimakiem i segmentem, oraz kierownicę ze śrubą. W praktyce natomiast, i to przedewszystkiem w bardzo u nas rozpowszechnionych samochodach amerykańskich, spotykamy wielką ilość konstrukcyj, które, aczkolwiek opierają się na jednej z tych dwóch zasad, w praktycznem swem wykonaniu w niczem nie są podobne do swych prototypów.

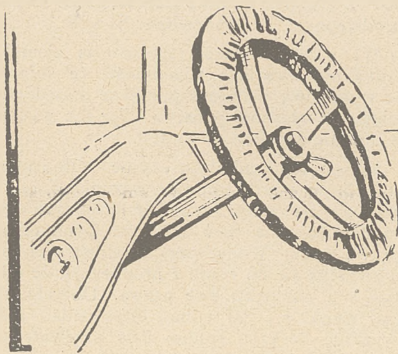


Po lewej kierownica pochylona o 45 stopni, po prawej kierownica sportowa, pochylona o 60 stopni.

Poza pewnością w działaniu, głównym warunkiem, jaki stawiamy kierownicy, jest łatwe jej poruszanie, to znaczy, że mechanizm kierownicy, nawet przy jaknajdalej idącym obciążeniu pojazdu powinien chodzić tak lekko, aby nawet przy długiej jeździe nie wyczerpywał zbytnio sił kierowcy i nie męczył go niepotrzebnie. W tym celu wymagamy więc przedewszystkiem, wygodnego umieszczenia koła kierownicy, które powinno być umieszczone przed kierowcą w ten sposób, aby ten ostatni, siedząc w wygodnej pozycji na siedzeniu, nie potrzebował wyciągać rąk w sposób nienaturalny poto, aby go dosięgnąć. Pozycja kierowcy, prowadzącego samochód, powinna więc być zupełnie naturalna. Naogół kierownicę umieszcza się w ten sposób, że dolny kant koła kierownicy znajduje się około 30 cm ponad powierzchnią siedzenia, a mniejwięcej 10 do 15 cm za przednią krawędzią siedzenia. Takie umieszczenie kierownicy odpowiada najlepiej wszelkim warunkom, gdyż kierowca latem w lekkiem ubraniu znajduje się w normalnem oddaleniu od kierownicy, a zimą, gdy kierowca ubrany jest chociażby nawet w bardzo grube futro, koło kierownicy ma jeszcze wszelką swobodę ruchu.



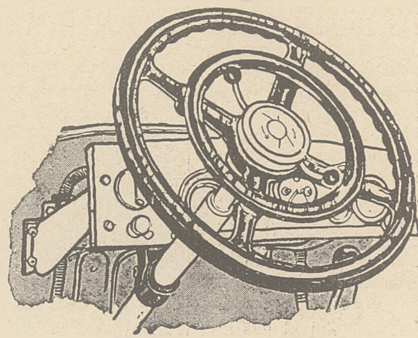
Normalny układ dźwigni kierowniczej w samochodach osobowych wraz z zaznaczeniem maksymalnego wychylenia kół w lewo i prawo.



Koło kierownicy z pokrowcem zimowym.

O ile chodzi o wygodne prowadzenie samochodu, wielką rolę odgrywa pochylenie trzonu kierownicy. Stopień pochylenia jest oczywiście zależny od typu samochodu i rozmieszczenia siedzeń. W normalnych samochodach osobowych pochylenie trzonu kierownicy wynosi mniejwięcej 45 stopni, podczas gdy w samochodach typu „supersport", względnie w samochodach wyścigowych pochylenie to jest znacznie większe i dochodzi do 60-ciu stopni.

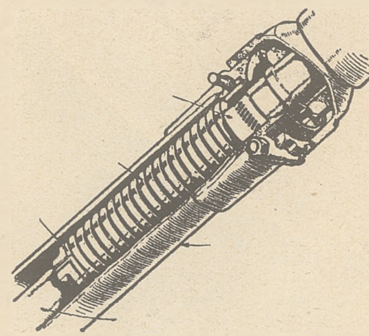
Aby ułatwić w prowadzeniu i uniemożliwić wysuwanie się koła przy silnych uderzeniach z rąk kierowcy, koło kierownicy w większości wypadkach zaopatrzone jest w poprzeczne rowki lub też wypukłe ząbki, które uniemożliwiają obsuwania się ręki. Często stosuje się także pokrowce gumowe, które dzięki swej szorstkiej powierzchni nie ślizgają się w ręku. Ponadto zimą dla uchronienia rąk kierowcy i przed działaniem zimnej kierownicy używa się pokrowce ceratowe itp.



Koło kierownicy w samochodzie luksusowym z manetkami do gazu i zapłonu i pomocniczym krążkiem do uruchamiania sygnału, zapalania i gaszenia reflektorów.

Wykonanie kół kierownicy jest bardzo różne. Spotykamy więc koła prasowane z blachy metalowej, koła drewniane, składające się z kilku segmentów, a wreszcie koła drewniane z wkładkami metalowemi. W ostatnim czasie rozpowszechniły się bardzo koła metalowe, obciągnięte ebonitem lub kauczukiem. Koła te posiadają zazwyczaj 3 lub 4 ramiona, wykonane poczęści z aluminium, lub mosiądzu, które posiadają profil w kształcie litery U lub litery T. Obecnie zwraca się wielką uwagę na to, żeby konstrukcja kół była dość silna tak, aby w razie wypadku kierowca znalazł na nim oparcie, gdyż dawniej zdarzało się nierzadko, że koło kierownicy przy zderzeniu rozpadało się, przyczem kierowca nadziewał się poprostu na ostre ramiona, raniąc się ciężko.

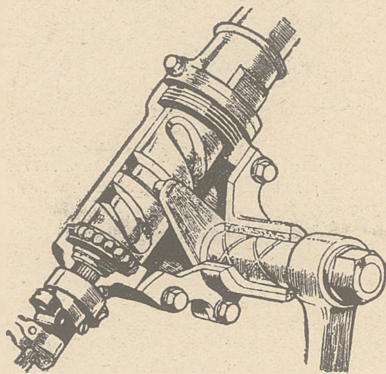
Zmieniając przy skręcie położenie kół przednich, kierowca musi pokonać opór wszystkich dźwigni, opór tarcia w przegubach mechanizmu oraz opór, który powstaje wskutek tarcia kół o powierzchnię drogi. Przy znacznym ciężarze, spoczywającym na osiach przednich pojazdów mechanicznych, ogólny opór, wynikający z sumy wszystkich tych oporów częściowych, jest dość znaczny, dlatego



Trzon kierownicy z wmontowanym wewnątrz amortyzatorem spiralnym.

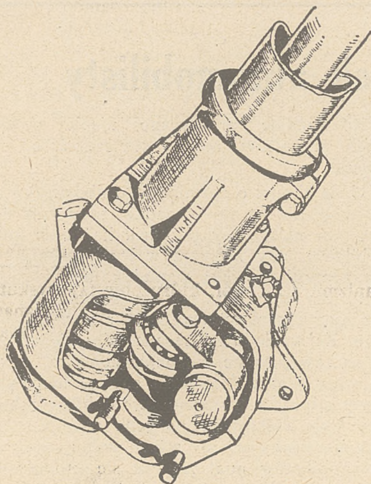
też dla pokonania tego oporu niewielkim wysiłkiem nieodzowne jest dobranie korzystnego stosunku przekładni i celowego doboru długości poszczególnych dźwigni. Okolicznością niemniej ważną jest dobry rozdział ciężaru na osie przednie, gdyż pojazd, skonstruowany w ten sposób, że nadmierny ciężar spoczywa na osiach przednich, wymaga znacznie większego wysiłku przy prowadzeniu go, niż samochód, u którego waga jest rozdzielona równomiernie.

Przy samochodach ciężkich stosunek przekładni w ślimacznicy dobiera się naogół w ten



Przekładnia kierownicy systemu „Ross“ posiada ślimak o skoku „progresywnym“.

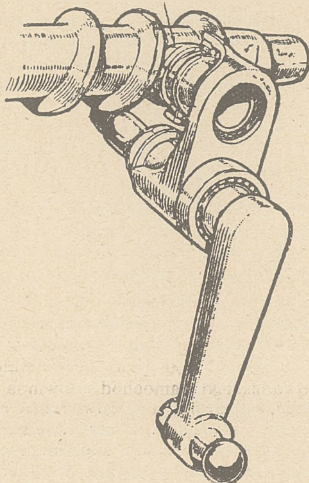
sposób, że dla zupełnego wychylenia kół przednich potrzebny jest jeden obrót lub nawet $1\frac{1}{5}$ obrotu koła kierownicy, podczas gdy przy samochodach ciężarowych w tym celu potrzebne półtora obrotu lub nawet dwa pełne obroty koła kierownicy. Przy samochodach osobowych i lekkich konstruktorzy dobierają stosunek ten zupełnie indywidualnie. Me-



Przekładnia kierownicy ze ślimakiem i rolką systemu „Dixon-Daimler“.

chanizm poszczególnych dźwigni, który ruch kierownicy przenosi na koła przednie, jest naogół dobrany w ten sposób, że maksymalne wychylenie dźwigni wynosi około 60 stopni. Dla stosunku przekładni w dźwigniach decydującym momentem jest znowu ciężar własny pojazdu oraz szybkość maksymalna, wymagana od niego. Stosunek ten zależnie od fabrykatu jest bardzo różny i waha się od 6:1 do 12:1.

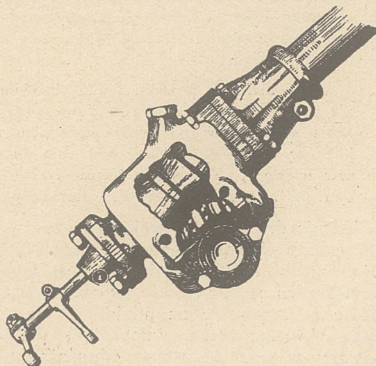
Konstrukcyjnie odróżniamy kierownice o ruchu odwracalnym i kierownice o ruchu nieodwracalnym. W samochodach osobowych większych, używanych dla celów turystycznych, spotykamy z reguły kierownicę o ruchu nieodwracalnym, a to w tym celu, aby kierowca nie był narażony na wszelkie uderzenia, które wynikają z nierównej drogi i nie-



Przekładnia kierownicy systemu „Marless“ ze ślimakiem i rolką poprzeczną.

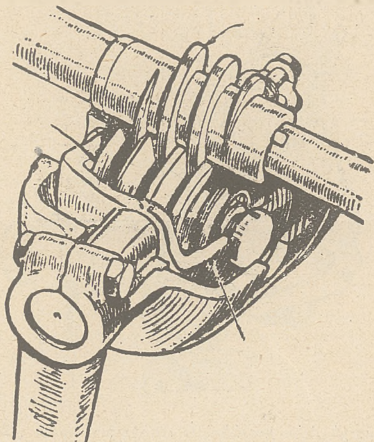
równego jej tarcia w stosunku do kół przednich. Mechanizm kierowniczy, którego ślimak względnie śruba posiada skok nie większy jak 6 stopni, daje nam efekt nieodwracalności ruchu kierownicy, aczkolwiek trudno podać absolutnie pewną cyfrę skoku, przy której efekt ten zanika, gdyż jest to w dużej mierze zależne od samego układu i wykonania mechanizmu.

Samochód wyposażony w kierownicę o ruchu nieobracalnym znacznie mniej męczy kierowcę i zapewnia znacznie większą pewność jazdy na wielkich szybkościach. System ten ma jednak tę niedogodność, że znacznie więcej zużywa i niszczy łożyska kół przednich i przeguby wszystkich dźwigni mechanizmu kierowniczego. Tłumaczy się to tem, że w mechaniźmie kierowniczym o ruchu odwracalnym lub też częściowo odwracalnym uderzenia kół przednich przenoszą się na koło kierownicy, gdzie zostają elastycznie „zamortyzowane“ przez ręce kierowcy, podczas gdy uderzenia te przy mechaniźmie o ruchu nieodwracalnym napotykają na twardy opór w ślimacznicy. Aby zmniejszyć niszczące działanie tych uderzeń na cały mechanizm kierowniczy, przeprowadzono liczne próby z amortyzatorami. Amortyzatory, z których kilka typów doprowadzono do wielkiej doskonałości, wbudowuje się po części na obu końcach drążka dystansowego pomiędzy kołami przedniemi. W ten sposób łożyska ramion kierowniczych



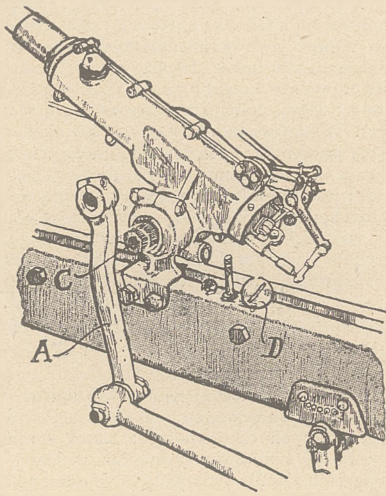
Przekładnia kierownicy w samochodach „Chrysler“ posiada ślimak i skośne łożysko kulkowe.

mają oparcie elastyczne i absorbują poważną część uderzeń kół przednich. Przyrządy te wymagają jednakże doskonałej regulacji napięcia sprężyn, gdyż zbyt wielkie napięcie niweczy zupełnie działanie amortyzacyjne, podczas gdy sprężyny zbyt miękkie wywołują niezwykle nieprzyjemny objaw, znany pod nazwą „shimmy“. Gdzieniegdzie zamiast mechanizmu nieodwracalnego i amortyzatorów stosuje się mechanizm odwracalny, a uderzenia absorbuje się przez elastyczne połączenie koła kierownicy z trzonem kierownicy zapomocą mocnej sprężny spiralnej. Sprężyna ta pod wpły-



Przekładnia kierownicy systemu „Herbert-Austin“ z dwoma ślimakami.

wem uderzeń zwija lub rozwija się — oczywiście tylko w minimalnych granicach — i temsamem przejmuje wszelkie uderzenia kół Urządzenie takie widzimy na jednej z naszych rycin.

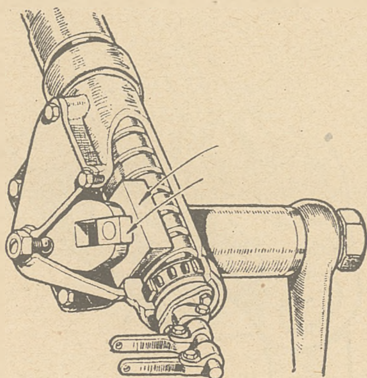


Drobne karbowanie główki kierownicy i uchwytu dźwigni umożliwia silne jej umocowanie w każdem położeniu.

Mechanizmy kierownicze, jakkolwiek oparte na tej samej zasadzie działania, różnią się jednak znacznie od siebie pod względem wykonania technicznego. Kilka odmian przekładni kierowniczej widzimy na naszych rycinach, a więc przedewszystkiem mechanizm kierowniczy systemu Ross, stosowany bardzo licznie w samochodach amerykańskich. Odznacza on się tem, że ślimak kierownicy posiada skok, który w miarę większego wychylania kół zwiększa się stale i działa „progresywnie“, t. j. że początkowo przy dość

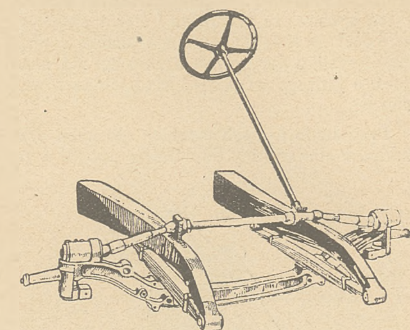
wielkim obrocie kierownicy wychylenie kół jest niewielkie, poczem jednak, dla większego wychylenia kół, wystarczą już nieznaczne ruchy kierownicą. System ten ma wiele zalet, gdyż ułatwia znacznie prowadzenie samochodu w ostrych krzywiznach, kryje jednak w sobie pewne niebezpieczeństwo, niemało wprawny bowiem kierowca, nieznający jeszcze dokładnie działania tego systemu, w razie nagłego wymijania, nadspodziewanie może wpaść na przydrożne drzewo.

Dla zmniejszenia tarcia w ślimacznicy niektórzy konstruktorzy stosują chętnie zamiast segmentu, rolki, obracające się na łożysku kulkowem, lub też rolkowem. Urządzenia takie w licznych odmianach stosowane są w samochodach europejskich, jak i amerykańskich. W ostatnim czasie pojawiła się na widowni nowa kierownica systemu „Hannum", uruchamiana zapomocą śruby. Odznacza się ona tem, że po obu stronach nakrętki kierownicy umieszczono bloczki, które, posuwając się w górę i na dół, przesuwają zarazem oparte na nich widełki dźwigni kierownicy. Układ ten ma tę zaletę, że uderzenia przenoszące się z kół przednich działają, nie jak w zwykłym segmencie na jeden punkt, lecz na dwie płaszczyzny. Również nowym układem jest kierownica systemu „Herbert-Austin", w której zamiast segmentu stosuje się drugi ślimak połączony z dźwignią kierownicy. System ten ma się przyczyniać do znacznie mniejszego zużycia materjału i długiego funkcjonowania bez tak zwanego „martwego ruchu".



Amerykańska przekładnia śrubowa systemu „Hannum" działa również progresywnie.

Jak już wspominaliśmy wszystkie znane dotychczas systemy kierownic zasadniczo niewiele różnią się od siebie. Dopiero w ostatnim roku pojawiły się pewne dość silne tendencje ku usunięciu jednej z największych wad obecnego systemu kierowania, a mianowicie tak zwanego „shimmy". „Shimmy" czyli perjodyczne wahanie się kół przednich w prawo i w lewo, występuje w niektórych samochodach przy pewnej krytycznej szybkości, wywołując poważne niebezpieczeństwo zarzucenia samochodu lub zgoła zupełnego wypchnięcia go z kierunku jazdy, znajduje swój główny powód w połączeniu kół przednich przez drążek dystansowy tak, że wahania jednego koła przenoszą się na drugie, wywołując wspólne drgania perjodyczne. Radykalnym sposobem na usunięcie tego błędu jest, jak to wykazały obszerne doświadczenia ostatniego czasu, usunięcie drążka dystansowego i zastosowania takiego mechanizmu kierowniczego, który kierowałby każdem kołem zosobna. „Niezależne kierowanie kół" niewątpliwie w przyszłości znajdzie jaknajszersze zastosowanie, a już dziś cały szereg bardziej postępowych fabryk stosuje je z powodzeniem. Temat ten jest zbyt obszerny, aby pomieścić go w ramach niniejszego artykułu, dla orjentacji Czytelników podajemy jednak rycinę z schematycznym szkicem niezależnego kierowania kół systemu „Farman"



Schematyczny układ niezależnego kierowania kół przednich systemu „Farman".

W. N—a.

Montownie samochodów zagranicznych

(Dokończenie ze str. 2-ej.)

Nastręcza się nam porównanie między montownią a fabryką karoseryj: jeśli uznać za zło import gotowych samochodów — to za mniejsze zło uznać trzeba import podwozi (ubieranych w kraju) a za mniejsze jeszcze zło import części podwozia (montowanych w Polsce). W porównaniu powyższem nie zamierzaliśmy przekreślić twierdzenia o dodatniem znaczeniu importu samochodów (oczywiście do czasu powstania silnego krajowego przemysłu samochodowego), a przeprowadziliśmy gradację wartości ogólno-gospodarczej przewozu fabrykatu i pół-fabrykatu i to z punktu widzenia bilansowego. Także nie chcieliśmy ubliżyć krajowym fabrykom nadwozi, porównując je z montownią: przemysł karoseryjny jest przemysłem — (przepraszam!) — całą gębą, zaś montownia jest tylko apreturą.

Pod koniec niechaj nam wolno będzie wysłowić uczucia pewnego żalu wobec montowni zagranicznych odczuwanego: mamy do nich żal, bo wywołują (niestety, jak widzimy na kopertach G. M. świadomie!) wśród publiczności polskiej złudne wrażenie, że już posiadamy właśnie silny przemysł samochodowy! Tymczasem przemysł ten w Polsce prawie, że nie istnieje, właściwie bowiem znajduje się jeszcze w zarodku, gdyż mamy obecnie jedną tylko fabrykę w ścisłem tego słowa znaczeniu („Ursus") samochodów ciężarowych, która może być przystosowana i do produkcji samochodów osobowych, ale nawet przy całkowitem jej wyzyskaniu najwyżej dać może produkcję 1.200 do 1.500 samochodów rocznie oraz drugą — P. W. S. (dawniej C. W. S.) — rozpoczynającą własną produkcję seryjną samochodów osobowych po skasowaniu działu remontów; wreszcie mamy dwie fabryki w organizacji, których produkcja w bliskim czasie jeszcze nie zaważy na rynku.

Smutną tę prawdę musi sobie ogół polski uświadomić, trzeba nam świadomości, że montownia to prowizorjum, że trzeba nam własnego silnego przemysłu samochodowego. Kwestja to ważna, o decydującem znaczeniu, nie mówiąc już o gospodarczo pożądanych skutkach powstania nowej gałęzi przemysłowej — jakiż to atut mielibyśmy w ręku przy obronie naszych granic, gdybyśmy posiadali własną produkcję samochodów! Lecz o tych sprawach — innym razem.

T. K—j.

PRAWO i SĄD

Kardynalny obowiązek automobilisty

Jak wiadomo, automobilista, który spowodował wypadek z ludźmi, ma obowiązek przystanąć celem stwierdzenia stanu rzeczy. Obowiązek ten, uzasadniony przedewszystkiem względami humanitarnemi, jest ustawowo uregulowany § 22 niemieckiej ustawy o ruchu pojazdów silnikowych z 3 maja 1909 r., który opiewa:

> Kierowca wozu silnikowego, który po wypadku (par. 7) przedsiębierze usunięcie siebie i pojazdu przed stwierdzeniem, przez ucieczkę, ulega grzywnie do trzechset marek lub karze więzienia do dwóch miesięcy. Nie ulega jednak karze, jeżeli najpóźniej dnia następnego po wypadku złoży doniesienie u krajowej władzy policyjnej i spowoduje zidentyfikowanie swej osoby i pojazdu.
>
> Jeżeli kierowca pojazdu silnikowego umyślnie pozostawi osobę, która przy wypadku doznała szwanku, w położeniu bezradnem (in hilfloser Lage), ulega karze więzienia do sześciu miesięcy. W razie okoliczności łagodzących można orzec grzywnę do trzechset marek.

Zdanie drugie pozostawia kierowcy wozu, który spowodował wypadek, otwartą furtkę, jeżeli postawa publiczności, co jest wypadkiem bardzo częstym, staje się tak groźna, że dalsze pozostawanie na miejscu byłoby dla szofera i wozu poważnem niebezpieczeństwem. Zawarty w przepisie ustawy odnośnik do § 7 oznacza wyjaśnienie pojęcia wypadku według słynnego paragrafu o odpowiedzialności, który już niejednokrotnie wyjaśnialiśmy.

Rozważając praktyczne ujęcie powyższych przepisów, można stwierdzić, co następuje:

O ile chodzi o rozmiar tego obowiązku zatrzymywania się po wypadku, to w interesie własnym należałoby poradzić każdemu automobiliście, aby zatrzymywał się zawsze, jeżeli zdarzył się jaki wypadek, bez względu na to, czy wina była po jego stronie, czy nawet była oczywiście po stronie poszkodowanego. Ze względu na zasadę odpowiedzialności za „zwiększone niebezpieczeństwo", sprawa winy jest wobec sądu zawsze niepewną, nawet gdyby w poczuciu automobilisty słuszność była całkowicie po jego stronie. Nie przypuszczamy też, by wśród szanujących się automobilistów miał znaleźć się ktokolwiek, ktoby pragnął usunąć się od zbadania kwestji swej winy przez ucieczkę, a tem mniej, ktoryby np. pozostawił przejechaną gdzieś na drodze, daleko od miejsc zamieszkałych osobę jej losowi. Dla takiego kierowcy nie byłoby dość ostrej kary.

Należy zwrócić także uwagę na wyrażenie: Kto przedsiębierze... W nauce prawa wyrażenie to uważa się naogół za jednoznaczne z usiłowaniem, choć pogląd ten jest sporny. W danym wypadku spór ten jest bezprzedmiotowy, gdyż karalność nietylko usiłowanej lecz dokonanej nawet ucieczki zależna jest od tego, czy wedle zdania drugiego § 22 nie nastąpi zgłoszenie u władzy policyjnej. Dlatego też kwestje takie, jak sprawa karalności kierowcy, który np. po wypadku ruszy z miej-

sca, czy nawet wskoczy na siedzenie w zamiarze ucieczki, jest bezprzedmiotową. Automobilista zawsze może odjechać z miejsca wypadku, bez podania nazwiska, o ile zgłosi się następnego dnia u policji, winien jednak liczyć się z ewentualnością, że będzie musiał odpowiadać z innego tytułu, np. jeżeli która z osób poszkodowanych potrzebuje natychmiast pomocy lekarskiej, a wskutek oddalenia się automobilisty i spowodowanej tem zwłoki wyniknie nowa szkoda. W takim wypadku automobilista musiałby odpowiadać za ową dalszą szkodę, nawet wówczas, jeżeli wypadek sam spowodowany był „nieuchronnem zdarzeniem“, czy zachowaniem się samego poszkodowanego. Tem mniej, nawet po wypadku niezawinionym, wedle przepisów prawnych, zaleca się odjeżdżać z miejsca wypadku, jeżeli wypadek zdarzył się poza miejscami zamieszkałemi, gdyż nie wiadomo nigdy, czy poszkodowany, pozornie niepozbawiony możności ruchu, nie ulegnie jakim dalszym, nieprzewidzianym konsekwencjom i nie znajdzie się w „położeniu bezradnem“, co grozi bardzo ostremi konsekwencjami karnemi.

Warto przy tej okazji zwrócić uwagę na niewłaściwe zachowanie się niektórych automobilistów przy lżejszych kontuzjach. Jeżeli mianowicie przechodzień, uderzony niezbyt silnie zderzakiem czy błotnikiem natychmiast podniesie się z ziemi, automobilista często odjeżdża, w przekonaniu, że nic mu się nie stało. Jest to postępowanie z gruntu fałszywe, narażające najczęściej samego automobilistę na poważne koszty. Przedewszystkiem należy się zawsze przekonać, jakie obrażenia, choćby najlżejszego nawet rodzaju, odniósł poszkodowany. Wiadomo przecież, że kieszeni właściciela samochodu nigdy się nie oszczędza, a rachunki lekarskie wykazują często nawet w bardzo lekkich wypadkach uszkodzenia, o których nie śniło się filozofom. Nie znaczy to, byśmy mieli lekarzy pomawiać o nieuczciwość, jednak stwierdzenia swoje dokonywać muszą na podstawie objaśnień pacjentów, którzy najmniejszemu nawet zadrapaniu w takich wypadkach przypisują wagę ciężkiej rany.

Ponadto istnieje inne jeszcze, poważniejsze niebezpieczeństwo. Mianowicie nawet w braku wszelkich obrażeń zewnętrznych możliwy jest atak nerwowy u poszkodowanych. Autentyczny atak nerwowy zawsze powoduje poważne szkody na zdrowiu, a atak symulowany, bo i to bywa często, także znaczne szkody na... kieszeni automobilisty. Z tego względu i w najlżejszych wypadkach zaleca się, by automobilista odbył obowiązującą w tym razie wymianę uprzejmości. Z jednej strony stwierdzi w ten sposób, czy poszkodowanemu grozi rzeczywiście atak nerwowy, a z drugiej strony, pozwalając mu się wygadać, może mu niejednokrotnie dopomóc do wyładowania się bez szoku.

Z powyższych więc względów należałoby poradzić, niezależnie od stanu przepisów prawnych, aby, jeżeli to tylko jest możliwe, automobilista przy najlżejszych nawet kolizjach zatrzymywał się, choćby tylko dlatego, by osobiście sprawdzić rozmiary szkody.

(pz)

Ku uwadze kierowców pojazdów mechanicznych

Miejski Urząd Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego w Poznaniu zwraca uwagę kierowców samochodów i motocykli na przepis:

a) § 43 rozporządzenia ministerjalnego z dnia 27 stycznia 1928 r. o ruchu samochodowym, według którego zmianę kierunku jazdy kierowca winien poprzedzić sygnałem dźwiękowym oraz ruchem ręki lub zapomocą specjalnego przyrządu mechanicznego (indeksem), a w miejscach, w których dla regulowania ruchu ustawiony jest posterunek policyjny, zatrzymać się tylko na znak tegoż, „stój“. Posterunkowi odtąd nie będą wskazywać przejazdu, o ile droga jest wolna. Nie należy wskazywać kierunku na wprost.

b) § 44 rozp. min. z dnia 27. 1. 1928 r., według którego zabronione jest używanie w zabudowanych dzielnicach miast, uzdrowisk i innych osiedli jako sygnałów ostrzegawczych, — gwizdawek i innych sygnałów o silnym, przejmującym dźwięku, jak syreny elektrycznej etc. Jako sygnału ostrzegawczego w miastach należy używać trąbki sygnałowej;

c) § 51 rozp. min. z dnia 27. 1. 28 r., według którego zabronione jest dopuszczanie do niepotrzebnego dymienia pojazdu wzgl. hałaśliwego wydmuchu gazów spalinowych (otwarte tłumiki).

Funkcjonarjusze P. P. otrzymali polecenie ścisłego dopilnowania przestrzegania powyższych przepisów i notowania winnych bezwzględnie do ukarania.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Z WARSZAWY

Policja drogowa symbolem ładu i porządku na szosie

(wj) Nieczynna w okresie zimowym policja drogowa w obwodzie warszawskim wznawia obecnie swoją działalność.

Policja drogowa posługuje się głównie motocyklami i przeznaczona jest specjalnie do czuwania nad ruchem kołowym w Warszawie i szosach województwa. Zaznaczyć należy, że w ubiegłym roku dzięki zorganizowaniu policji drogowej dało się zauważyć zmniejszenie ilości wypadków na drogach.

Mamy wrażenie, że chociażby tylko na czas trwania P. W. K., kiedy ruch na szosach w Wielkopolsce znacznie się wzmoże, przydałoby się i u nas zorganizowanie policji drogowej, a niewątpliwie przyczyniłaby się ta inowacja do uniknięcia tak licznych niestety wypadków na naszych szosach.

Sprawa dworca autobusowego na placu Starynkiewicza

(wr) Jak donosiliśmy, zdecydowano sprawę budowy dworca dla autobusów podmiejskich na placu Starynkiewicza. Dworzec taki jest konieczny. Już miała być podpisana umowa z przedsiębiorcą, gdy wpłynął do magistratu protest kierownictwa szpitala Dz. Jezus przeciw wyborowi miejsca. Kierownictwo szpitala wskazuje to, że ruch autobusowy odbywać się będzie w dzień i w nocy, że trąbki i sygnały, warczenie motorów i krzyki szoferów denerwować będą chorych, leżących w pawilonach, wychodzących na pl. Starynkiewicza.

Protest szpitala Dz. Jezus jest tak poważny, że zmusza magistrat do zbadania tej sprawy.

Z POZNANIA

Podział podatku drogowego między miasta i wsie

Na ostatniem posiedzeniu Wojewódzkiego Komitetu Doradczego w Poznaniu poruszył sprawę tytułem objętą p. dyr. B. Sikorski i wniósł o rozpatrzenie przez Woj. Sąd Administracyjny sposobu rozdzielania przez władze samorządowe podatku drogowego na płatników miejskich i wiejskich. Wniosek swój p. dyr. S. uzasadnił następująco:

Zużytkowania dróg powiatowych dokonują koła gospodarcze miast w bardzo małej mierze, gdyż lwia część tegoż zużytkowania przypada na sfery gospodarcze wiejskie. Przeto rozdział podatku drogowego winien być dokonywany na poszczególne kategorje płatników w stosunku do faktycznego zużytkowania dróg. Tymczasem sfery miejskie partycypują w tym podatku w nieproporcjonalnie wysokim stosunku procentualnym, powiększając tem samem i tak już wielkę dysproporcję świadczeń miasta w stosunku do świadczeń wsi.

Po dyskusji Komitet przyjął następującą uchwałę: Wojewódzki Komitet Doradczy w Poznaniu prosi władze wojewódzkie, by zechciały się porozumieć z Wojewódzkim Sądem Administracyjnym, aby tenże zbadał dokonywany przez władze samorządowe I-ej instancji podział podatku drogowego na sfery gospodarcze wiejskie i miejskie, gdyż dochodzą żale, że ostatnie bywają zbytnio obciążane tym podatkiem.

T. K-j.

Autobus Zakopane—Poznań w czasie P. W. K.

Z Zakopanego donoszą, że w czasie trwania Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu kilku przedsiębiorców samochodowych z Zakopanego uruchamia stały ruch pasażerski z Zakopanego do Poznania i z powrotem. *(j)*

Z POMORZA

Nowe linje autobusowe

Z dniem 13. b. m. uruchomiona została nowa linja autobusowa na przestrzeni Toruń — Unisław — Chełmno, a której właścicielem jest p. Kazimierz Lewandowski z Podgórza. Wedle rozkładu jazdy wyjazd autobusu z Torunia następuje o godz. 5,45 i 14,30, zaś z Chełmna o godz. 10,30 i 18,15. Jazda w obie strony trwa około 2 godzin. (j)

Pomiędzy Bydgoszczą a Tucholą została w tych dniach zaprowadzona stała komunikacja autobusowa. Z Tucholi odjeżdża autobus do Bydgoszczy rano o 6-ej, z Bydgoszczy do Tucholi o 3-ej po poł. W soboty i niedzielę odjazd w nocy po teatrze. W sezonie letnim plan jazdy przewiduje dalsze udogodnienia.

Zaznaczyć wypada, że luksusowy autobus zmontowany został na miejscu w Bydgoszczy. Oprócz podwozia nabytego w Anglji, wszystko jest krajowe. (j)

Skutki nieprzestrzegania przepisów

Na szosie gdańskiej w pobliżu miejscowości Osielska najechał samochód PZ 11 939 na furmankę, zaprzężoną w jednego konia, należącego do rolnika Gustawa Grecingera z Niw. Wskutek najechania, koń odniósł tak silne okaleczenia, że musiano go dobić na miejscu, woźnica natomiast wyszedł bez szwanku. W dochodzeniach władze śledcze stwierdziły, że winę wypadku ponosi szofer, jadący zbyt szybko i po nieprzepisowej stronie szosy. (j)

Z ŁODZI

Koleje elektryczne w województwie łódzkiem

(lj) Dyrekcja łódzkich kolei dojazdowych zamierza w dniach najbliższych rozpocząć budowę nowych linij elektrycznych kolei podmiejskich, które łączyć będą Łódź z okolicznemi miasteczkami i letniskami.

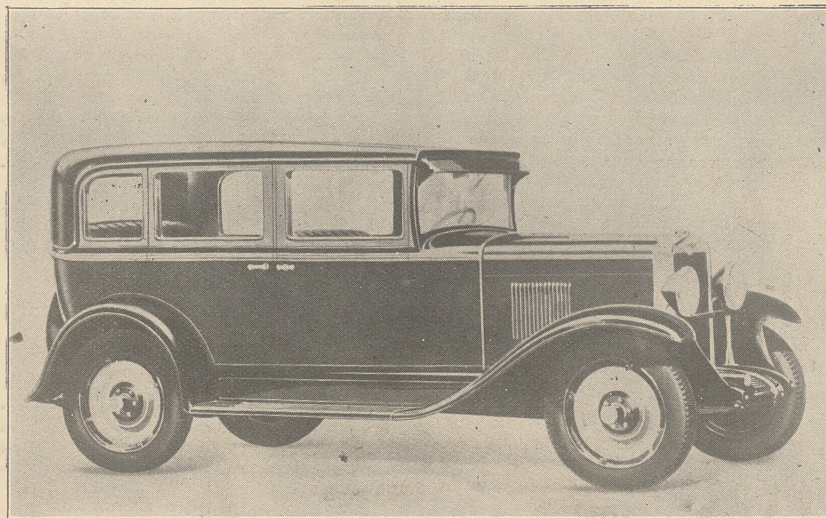
W pierwszym rzędzie rozpocznie się jeszcze w bieżącym miesiącu budowa toru kolejki dojazdowej Pabjanice — Łask. W ten sposób tramwaj, kursujący dotąd pomiędzy Łodzią a Pabjanicami kursować będzie pomiędzy Łodzią a Łaskiem, przejeżdżając przez Pabjanice.

Linja ta biec będzie również przez nowozałożone letnisko, tak zwane miasto-las „Kolumna“, które znajduje się pod Łaskiem.

Niezależnie od tej linji, w bieżącym miesiącu rozpoczyna się praca nad przedłużeniem linji tramwajowej Łódź — Konstantynów. Linja ta będzie przedłużona od Konstantynowa do Lutomierska.

Jak nas informują, budowa obu linij nastąpi w bardzo szybkim tempie tak, że najpóźniej w czerwcu r. b. zaczną na nich kursować tramwaje dojazdowe.

Nowy 6-cio cylindrowy Chevrolet



General Motors w Polsce wprowadziło w tych dniach na rynek polski nowy typ samochodu „Chevrolet" z silnikiem 6-cio cylindrowym. Z okazji tej odbył się w Warszawie w dniach 25 i 26 marca w salach Doliny Szwajcarskiej zjazd wszystkich zastępców i sprzedawców samochodów Chevrolet w Polsce. Na zjazd ten przybyło około 150 gości z całej Polski. Celem zjazdu było zapoznanie zastępców i sprzedawców samochodów Chevrolet z nowym 6-cio cylindrowym modelem oraz nakreślenie wytycznych kampanji sprzedaży w roku bieżącym.

W dniu oficjalnego wprowadzenia nowego modelu na rynek polski, to jest w dniu 5 kwietnia (zjazd zastępców odbył się wcześniej, aby dać im możność przygotowania się do kampanji wiosennej) odbyło się również w Dolinie Szwajcarskiej śniadanie wydane na cześć prasy przez Tow. General Motors w Polsce. W czasie tej uroczystości przemawiali pp. W. L. Pawłowski, dyrektor naczelny General Motors w Polsce, inż. J. Bobrowski, kierownik działu obsługi, O. K. Winding, kierownik wydziału sprzedaży, F. T. Haczyński, kierownik sekcji informacji prasowej, J. J. Akston, kierownik działu reklamy i J. R. Aleksander, zast. dyrektora naczelnego. Również odczytano depeszę gratulacyjną nadesłaną przez pp. J. D. Mooney, prezesa General Motors Export Co i p. Wiliam S. Knudsena, prezesa i dyr. nacz. Chevrolet'a.

Ze szczegółami nowego 6-cio cylindrowego samochodu Chevrolet postaramy się naszych czytelników zapoznać w najbliższym czasie.

Komunikaty
Automobilklubu Wielkopolski

Imprezy sportowe w roku 1929

Rok 1929, stojący pod znakiem Powszechnej Wystawy Krajowej, wymaga od Automobilklubu Wielkopolski specjalnych wysiłków na niwie sportowej. To też komisja techniczno-sportowa A. W. ustaliła w programie Międzyklub. Wydziału Sportowego Polskich Klubów Automobilowych następujące imprezy w Poznaniu:

27 lipca — Zjazd Gwiaździsty do Poznania. W zjeździe tym weźmie udział prawdopodobnie 300—400 samochodów.

28 lipca — Wyścig samochodowy w Poznaniu.
1 września — w południe: Korso Kwiatowe, popołudniu: Gymkhana Samochodowa.

Pozatem odbywać się będą mniejsze lub większe wycieczki samochodowe oraz lokalne imprezy, o których członkowie będą osobno uwiadomieni.

Kalendarz imprez sportowych A. P. oraz klubów afiljowanych wykazuje na rok 1929 następujące imprezy:

5. 5. — Konkurs na zużycie paliwa organizowany przez Automobilklub Polski.

12. 5. — Wyścig Płaski, połączony ze Zjazdem Gwiaździstym w Łodzi organizowany przez Łódzki Automobil-Klub.

19.—20. 5. — Rajd Górski organizowany przez Krakowski Klub Automobilowy.

2. 6. — Wyścig na Krzyżowej organizowany przez Krakowski, Małopolski i Śląski Klub Automobilowy.

16.—23. 6. — Międzynarodowy Rajd organizowany przez Automobilklub Polski.

27. 7. — Zjazd Gwiaździsty do Poznania organizowany przez Automobilklub Wielkopolski.

28. 7. — Wyścig Płaski pod Poznaniem organizowany przez Automobilklub Wielkopolski.

11. 8. — Wyścig Tatrzański (międzynarodowy) organizowany przez Krakowski Kl. Automobilowy.

25. 8. — Wyścig Płaski pod Lwowem (międzynarodowy) organizowany przez Małopolski Klub Automobilowy.

14.—16. 9. — Rajd Pań organizowany przez Automobilklub Polski.

29. 9. — Rekordy Polskie na 1 i 5 km. organizowane przez Automobilklub Polski.

Licencje sportowe

PP. członkowie, którzy zamierzają wziąć udział w powyżej wymienionych imprezach winni się zawczasu zaopatrzyć w licencję sportową, której posiadanie jedynie uprawnia do udziału w imprezach sportowych A. W. oraz imprezach urządzanych przez inne kluby automobilowe w Polsce. Licencje tak dla kierowców jak i dla uczestników otrzymać można przez sekretarjat A. W., składając tamże odpowiedni wniosek z dołączeniem dwóch fotografij.

Komunikat
Związku Zawodowego Automobilistów

Zebranie plenarne oddziału poznańskiego Zw. Zaw. Automobilistów Rż. P. odbędzie się dnia 20 kwietnia r. b. o godz. 20 w lokalu p. Kasperkowej przy ul. Kraszewskiego nr. 16. Na porządku dziennym bardzo ważne sprawy.

Komunikaty
Polskiego Związku Motocyklowego

P. Z. M. na P. W. K.

P. Z. M. przygotowuje na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu własne stoisko, demonstrujące charakter i rozwój sportu motocyklowego w Polsce. Wystawcami będą wszystkie kluby motocyklowe w Polsce, które mają obowiązek nadesłać pod adresem Sekretarjatu P. Z. M. do dnia 15 kwietnia swoje znaczki, chorągiewki, tablice i zestawienia, obrazujące rozwój swego klubu, najefektowniejsze nagrody, fotografje etc.

Rajd dookoła Łodzi

III rajd dookoła Łodzi organizowany przez S. S. Union został z powodu spóźnionej wiosny i złego stanu dróg przełożony z dnia 21 kwietnia na dzień 5 maja r. b. Zgłoszenia przyjmuje Sekretarjat S. S. Union, Łódź, Przejazd 7, do dnia 30. IV. do godz. 20, za normalnem wpisowem (20 zł) i do dnia 2. V. za wpisowem podwójnem. Trasa (260 km.) prowadzi: Łódź, Ruda, Rzgów, Kurowice, Rokiciny, Żakowice, Brzeziny, Stryków, Zgierz, Aleksandrów, Lutomiersk, Łask, Wadlew, Wola-Kamocka, Piotrków, Wolborz, Tomaszów, Ujazd, Rokiciny, Kurowice, Rzgów, Ruda, Łódź. Nagrody wartościowe m. Łodzi i S. S. Union, pozatem plakiety srebrne i bronzowe.

Nowe kluby motocyklowe

Do P. Z. M. wpływają liczne listy od nowoorganizujących się klubów motocyklowych, co wymownie świadczy o intensywnym ruchu rozwojowym sportu motocyklowego w Polsce. Nadesłano listy z następujących miast: Kraków (f-a Autosport), Kałusz-Saliny (p. Niewiadomski), Gdynia (p. Łobicki), Kraków (p. Rudnicki), Kalisz (p. Zardecki), Łódź (Tow. Zwolenników Sportu).

Nowe sekcje motocyklowe

Tow. Sportowe „Noteć" w Chodzieży komunikuje, że została utworzona przy Tow. sekcja motocyklowa, którą zamierzają zapisać do P. Z. M., z pośród członków swoich wymieniają nazwisko znanego motocyklisty p. Mandelta.

Towarzystwo Zwolenników Sportu w Łodzi zgłosiło swą sekcję motocyklową na członka PZM.

Klub Ogólno-Sportowy Victorja w Częstochowie zgłosił swoją sekcję motocyklową na członka P. Z. M.

Zmiany w zarządach

Motocyklowa Sekcja Akademickiego Związku Sportowego w Gdańsku komunikuje listę Zarządu na rok bieżący: Prezes — p. Antoni Matheus, V.-Prezes — p. Roman Szynkiewicz, Skarbnik — p. Edmund Jereczek, Sekretarz — p. Tadeusz Szybowicz.

Stanisławowski Klub Motocyklistów i Kolarzy komunikuje listę Zarządu swego na bieżący rok. Prezes — p. Stanisław Voelpel, V.-Prezesowie — pp. Adam Worobkiewicz i dr. Jan Gutt, Sekretarz — p. Bronisław Adler, Skarbnik — p. Emil Wisłocki.

Imprezy sportowe

Auto-Cycle Union, London Pall Mall 83, organizuje „International 1929 Auto-Cycle Tourist Trophy Races", które odbędzie się w dniach 10, 12 i 14 czerwca r. b.

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club organizuje w dniach od 14 do 29 maja r. b. „Międzynarodowy Rajd Motocyklowy". Trasa wynosi 4264,5 klm. i biegnie przez następujące miasta: Nürnberg, Brno, Szekesfehervar, Pécs, Belgrad, Temesvar, Sibin, Bukarest, Sighisoara, Oradea, Mare, Kosice, Gleiwitz, Bautzen, Hannower (Niemcy, Czechosłowacja, Węgry, Jugosławja, Rumunja). Wpisowe wynosi 40 R. M.

Union Motocyclist de France organizuje „Grand Prix des Motocyclettes 1929", które zostanie rozegrane na obwodzie de la Sarthe w dniu 30 czerwca.

Motocycle Club de France organizuje w dniach od 21 kwietnia do 5 maja r. b. „Tour de France Motocycliste et Cyclecariste 1929", Trasa wynosi około 4200 km. i biegnie dookoła Francji, rozpoczynając się i kończąc w Paryżu.

Znów...
zwycięstwo
ROYAL CORD
w tegorocznym Zjeździe Gwiaździstym
do Monte Carlo
I nagrodę otrzymał Dr. Van Ejck na samochodzie „Graham Paige", zaopatrzonym
w opony Royal Cord.

UNITED STATES ROYAL CORD - BALLOON

US

Wyłączne przedstawicielstwo na Polskę i wolne miasto Gdańsk

„OPONA" sp. z o. o., WARSZAWA

Telefon 135-84 **ulica Mazowiecka 11** **Telefon 135-84**

P. Z. M. jest w posiadaniu regulaminów wyżej wymienionych zawodów i chętnie służy bliższemi informacjami zainteresowanym.

Licencje sportowe

Wobec zbliżającego się sezonu sportowego P. Z. M. zwraca się do wszystkich członków swoich, aby we własnym interesie zawczasu zaopatrywali się w licencje sportowe, celem uniknięcia przy zamawianiu w ostatecznej chwili nagromadzenia się podań, co może wpłynąć na mniej sprawne załatwienie ich i opóźnienia w doręczaniu licencji petentom. Podania należy kierować pod adresem skarbnika P. Z. M. p. Antoniego Kaczyńskiego — Warszawa, Żoliborz, Śmiała 53.

Czarna lista

Trzy międzynarodowe związki sportowe dla lotnictwa, automobilizmu i motocyklizmu „Federation Aeronautique Internationale", „Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus" oraz „Federation Internationale des Club Motocyclistes" ustaliły „Czarną listę" członków różnych klubów zrzeszonych w tych związkach, którzy dla różnych przewinień są zawieszeni w prawach członków, lub zdyskwalifikowani. Lista ta zawiera około 220 nazwisk (w tej liczbie motocyklistów jest zgórą stu). Są tam nazwiska członków klubów: belgijskich, niemieckich, francuskich, amerykańskich, angielskich, argentyńskich, hiszpańskich, austrjackich, irlandzkich, szwedzkich, węgierskich, czechosłowackich.

Wybryki publiczności

Od Związku Zawodowego Automobilistów otrzymujemy następujące uwagi:

„Jest rzeczą ustaloną, że publiczność zajmuje w stosunku do szoferów stanowisko nietylko wrogie, ale wręcz agresywne. To stanowisko publiczności wpływa niesłychanie ujemnie na szoferów. Ilekroć zdarzało się, że szofer po wypadku, opanowany lękiem przed czynnem wystąpieniem brutalów, widząc złowrogie spojrzenia i pogróżki zbiegającego się szybko tłumu, ucieka, choć tego mimo wszystko nie powinien czynić, bo boi się, by nie został poprostu zlynchowany, a conajmniej do krwi pobity.

Taki wypadek miał niedawno miejsce na ulicy Strzeleckiej. Mianowicie w tych dniach, późnym wieczorem, nastąpiło zderzenie taksówki z wozem towarowym, bez poważniejszych skutków. Jak zwykle w takich wypadkach zebrało się kilkunastu gapiów, z których jeden przystąpił do kierowcy taksówki i tak dotkliwie go pobił, że szofer musiał udać się bezzwłocznie pod opiekę lekarską.

Nie wchodząc w to, kto ponosi winę tego wypadku, nie można takich wybryków tolerować. Wymiar kary należy do sądów, a nie do przypadkowych przechodniów.

Takich ludzi, którzy sami wymierzają kary w brutalny sposób, należy oddać bezwzględnie pod sąd do surowego ukarania. W powyższym wypadku nazwisko napastnika stwierdzono, należy się spodziewać, że zasłużona kara go nie minie."

Odpowiedzi redakcji

P. Feliks Polinczek, Wyrzysk.

Trudno jest doradzić Panu wybór, gdyż obydwie marki są dobre i znane. Typ 500 ccm wymienionej przez Pana marki amerykańskiej jest jeszcze mało u nas znany, natomiast angielski motocykl, o którym Pan pisze, jest może więcej popularny. Naogół angielskie motocykle, w tem i wymieniona przez Pana marka, cieszą się zasłużoną sławą, więc chyba Pan zostanie przy tej drugiej marce. W grę musi również wchodzić cena oraz warunki sprzedaży, a niemniej gwarancja fabryczna. Wszystko to należy wziąć pod uwagę, nim się Pan zdecyduje na kupno.

Pan L. D. W.

W uzupełnieniu naszej odpowiedzi w numerze 27 „Samochodu" donosimy, że reprezentacja motocykli „Cleveland" znajduje się również w Wiedniu. Adres: Franz Bendak, Wien IV, Karlsplatz 7.

Pan Dr. Jan Zaleski, Stanisławów.

Motocykle „Radco" są rzeczywiście pochodzenia angielskiego i należą do maszyn bardzo trwałych, czego najlepszym dowodem jest, że większość produkcji tej firmy idzie na eksport do kolonji angielskich. Wyjątkową odpornością na złe drogi odznacza się przedewszystkiem model „kolonjalny" 500 ccm. Motocykle „Radco" zaopatrzone są wszystkie w silniki znanej marki JAP. Wielką zaletą motocykli „Radco" jest bardzo niskie położenie siodła (65 cm.). Porównując motocykle turystyczne marek Radco, FN, Ariel i B. S. A. musimy stwierdzić, że co do trwałości nie ustępują sobie w niczem tak, że ostateczna decyzja kupna tej lub owej marki zależna jest zupełnie od osobistego gustu. Ewentualna trochę większa szybkość maksymalna tej lub innej marki nie wchodzi tutaj w rachubę, gdyż jak Pan pisze, nie zależy Panu na jeździe sportowej. W każdym razie w interesie dobrej obsługi jak i szybkiej wymiany ewentualnie uszkodzonych części zalecalibyśmy bezwzględnie kupno tylko takiej marki, która posiada swoje przedstawicielstwa w kraju.

Pan Bernard Siuchniński, Żnin.

Konstrukcja elektrycznych samochodzików dla dzieci marki „Bugatti" nie jest wcale skomplikowana. Pod maską, jak to wskazuje nasza rycina na stronie 10 w numerze 27-mym „Samochodu", umieszczony jest wielki akumulator o pojemności 350 amperogodzin. Motorek elektryczny, zapędzający samochodzik, działa wprost na tylną oś zapomocą prostej przekładni trybowej bez dyferencjału. Akcelerator połączony jest z opornicą, która zależnie od mniejszego lub większego przyciśnięcia przepuszcza więcej lub mniej prądu. Hamulec nożny działa na tylne koła. Jak Pan widzi, konstrukcja tego samochodziku nie przedstawia żadnych tajemnic.

Pan inż. Pindelski, Wadowice, woj. krakowskie.

Kompresorów turbinowych inżyniera Lorenzena nie produkuje się dotychczas jeszcze w fabrykacji seryjnej. Dotychczas istnieje jedynie kilkanaście egzemplarzy wykonanych w laboratorjum, dlatego też narazie nie może być mowy o ich rozpowszechnieniu. Według posiadanych przez nas wiadomości toczą się w tej chwili pertraktacje nad rozpoczęciem regularnych fabrykacyj tych kompresorów. Musimy tu nadmienić, że kompresorów nie można stosować do każdego silnika w samochodach osobowych, kompresor bowiem wymaga, aby dany silnik pracował prawidłowo przy zwiększonym stosunku sprężania i posiadał tak wydatne chłodzenie, aby silnik nie zagrzewał się przy pracy z kompresorem. Nie każdy z normalnych silników w naszych samochodach odpowiada tym warunkom. Sprawa zastosowania kompresorów w samochodach normalnych będzie w najbliższym czasie przedmiotem specjalnego artykułu.

Pan M. Sinicyn, Częstochowa.

W związku z naszą odpowiedzią z numeru 27 „Samochodu" tutejsze przedstawicielstwo samochodów „Morris" prosi o zaznaczenie, że nowy typ tej marki, „Minor", można obecnie już nabyć w Polsce.

Pan Górny-Sroczyński, w Poznaniu.

O ile nam wiadomo, samochody „Hanomag" nie są reprezentowane w Polsce, o adres najbliższego przedstawicielstwa zagranicą zechce się Pan zwrócić do fabryki: „Hanomag", Hanover-Linden. Cena otwartego samochodu „Hanomag" wynosi 1,850 mkn., limuzyny zaś 2,100 mkn.

---

czego brak memu samochodowi?

Zapytanie p. I. Fr. z Ł.

W ostatnim numerze „Samochodu" podali Panowie odpowiedzi, jak należy wóz hamować na dużej szybkości i proszę o poradę, jakim hamulcem należy hamować wówczas, gdy wóz trzeba zahamować nagle w razie niebezpieczeństwa na drodze gładkiej, tj. na wał kardana czy tylne koła?

Odpowiedź:

Użycie nożnego hamulca, który z reguły na wozach starej konstrukcji działa na wał kardana, jest niebezpieczne ze względu na zarzucenie wozu. Ale i ręczny hamulec należy przy tych wozach używać ostrożnie i natychmiast należy go zwolnić, jak się zauważy, że wóz zarzuca. Można hamować również kompresją, t. j. wyłączyć zapłon, dodać gazu i zmieniać biegi stopniowo na mniejszy, lekko hamując jednocześnie na koła. Nowoczesne samochody posiadają hamulce na 4 koła, wprawiane w ruch nogą. Te hamują oczywiście prędzej i pewniej, lecz dlatego, żeby nie powodowały zarzucenie, muszą być dobrze uregulowane. Jednakże na gładkiej drodze nawet i wówczas hamowanie jest utrudnione.

Zapytanie p. F. D. z Rawicza.

Mam 6-cio cylindrowy samochód B, który przeszedł 15 tysięcy km. Po przejechaniu 7 tysięcy kilometrów zaczął silnik zużywać przeszło litr oliwy na 100 km., spalając ją jednak doszczętnie (bez osadu). Żeby zmniejszyć zużycie oliwy, założyłem nowe pierścienie oraz uregulowałem pompę, jednakże po tym remoncie zużycie nie zmniejszyło się. Używałem w zimie rzadkiej oliwy w najlepszym gatunku stosownie do instrukcji fabrycznej. Silnik bardzo dobrze przepala, świece nie zaoliwiają się, samochód ciągnie pod górę dobrze. Co więc za przyczyna powoduje nadmierne zużycie oliwy.

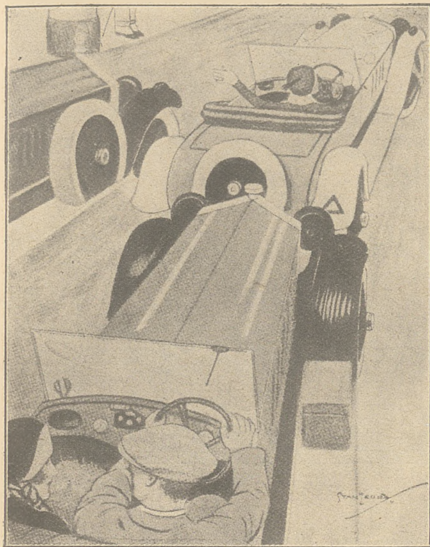
Odpowiedź:

Nadmierne zużycie oliwy w maszynie Pana może mieć przyczynę tylko w nieszczelności tłoków. Pisze Pan, że samochód przeszedł 15 tysięcy km. Normalnie nowe tłoki zakłada się po 30 do 40 tysięcy km, o ile oliwienie jest dostateczne. Przy złem oliwieniu wyrabiają się one po 15 do 20 tysięcy km. Nie wystarczy więc zamieniać pierścienie, jeżeli się pozostawia zużyte tłoki. Radzimy więc Panu zbadać sprężanie w każdym poszczególnym cylindrze, prawdopodobnie będzie ono niedostateczne, gdy tłoki przepuszczają tyle oliwy. Dobrze byłoby również wymierzyć cylindry specjalną dokładną miarą, możliwe jest bowiem również, że na powierzchni cylindra są rysy i trzeba je szlifować. Jednakże jest to mało prawdopodobne, gdyż silnik ciągnie dobrze.

Dla zmniejszenia zużycia oliwy można wmontować również blachę pomiędzy blokiem silnika i karterem górnym. Blacha ta musi być zaopatrzona w wycięcia na korbowody, które muszą być dostatecznie szerokie, żeby tłoki dostawały dosyć oliwy. Urządzenie to jest wtedy celowe, jeżeli silnik oliwiony jest systemem mieszanym (t. zw. mixt), tj. częściowo pod ciśnieniem, a częściowo rozbryzgiwaniem. Jednakże robotę tę musi wykonać dobry monter, najlepiej z tej reprezentacji, która Panu wóz sprzedała.

HUMOR

Zawsze kobieta...



On: — Zupełnie nie rozumiem, dlaczego ta automobilistka, która jedzie przed nami, nieustannie daje sygnał, że skręca na lewo, a jedzie prosto.
Ona: — To żadna tajemnica. Poprostu dlatego, że chce pokazać olbrzymie brylanty w swym pierścionku. Już ją wszyscy z tego znają.

Niepotrzebny kłopot

— Proszę jaśnie panienki, będziemy się tu musieli zatrzymać na kilka minut, aby kupić nową świecę.
— Ach głupstwo. Zanim się ściemni, dawno już przecież będziemy w domu.

Bussiness

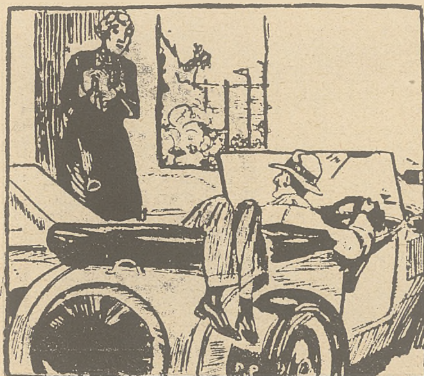
Na szosie zderzyły się dwa samochody. Obie maszyny są porządnie poturbowane, kierowcom jednak na szczęście nic się nie stało. Gdy zebrali nieco swe członki jeden z nich zdejmuje czapkę, przedstawia się i pyta:
— Przepraszam za niedyskretne pytanie. Jak wysoko pan jest właściwie ubezpieczony?

Gospodarna żona



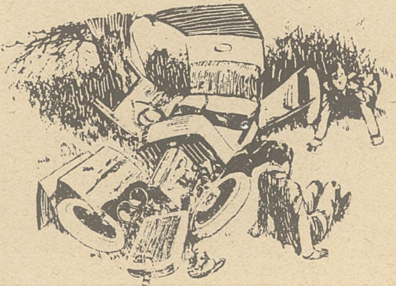
— Henryku, nie puszczaj tylko tego koszyka ze śniadaniem!

Spotkali się



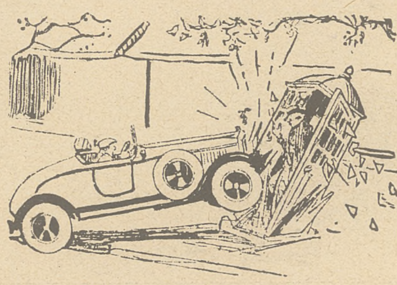
— Czy pan spotkał przypadkiem mego męża? Przecie wyjechał naprzeciw panu na rowerze.
— A tak, właśnie go wiozę. „Spotkaliśmy" się przed chwilą na narożniku.

Pojętna



— Aha! To pan to miał na myśli, mówiąc poprzednio o „samochodzie otwartym"!?

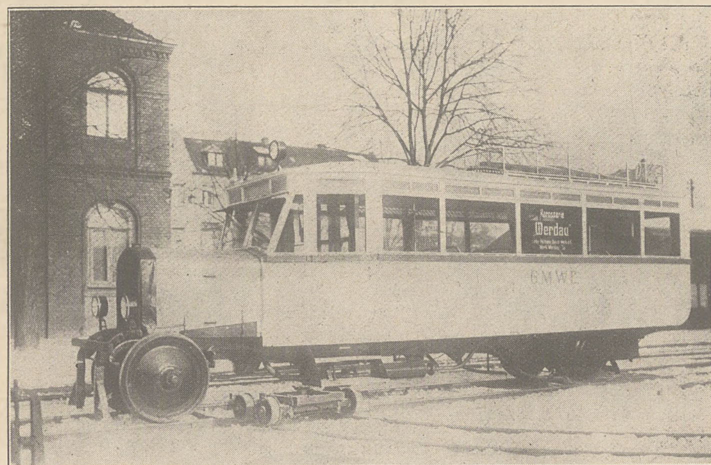
Pechowiec



— Przeklęta niezgrabo! Nareszcie po godzinie otrzymałem właściwe połączenie telefoniczne i pan mi przerywa, zanim zdążyłem powiedzieć jedno słowo!?

Rozmaitości ze świata

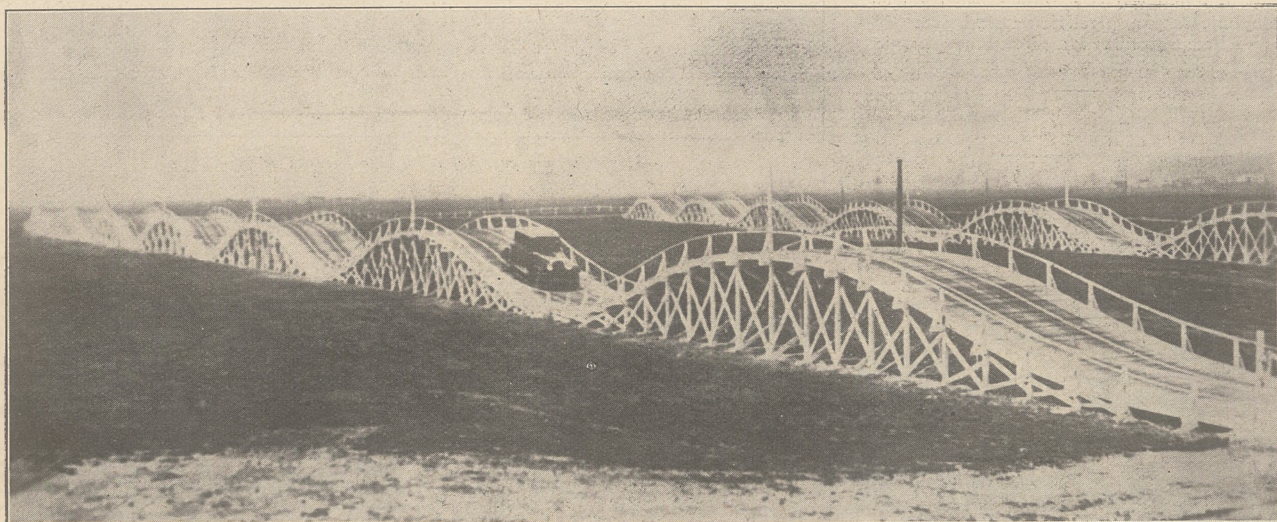




U góry: Major H. O. D. Segrave, który niedawno poruszył świat ustanowieniem nowego rekordu światowego na samochodach, nie poprzestał na swym sukcesie lądowym. Na łodzi motorowej „Miss „England“, zaopatrzonej w taki sam silnik „Napier“ o mocy 950 KM., jaki znajdował się w samochodzie rekordowym „Złota Strzała“, postanowił on pokonać łódź motorową „Miss Amerika VII“, która dzierżyła światowy rekord szybkości na wodzie. W wyścigu wodnym w Miami „Miss England“ po uporczywej walce odniosła też zupełne zwycięstwo. Na rycinie naszej widzimy niezwykle emocjonujący moment, kiedy „Miss England“ dogania swą współzawodniczkę. Rzecz oczywista, że ciekawy ten bieg zwabił do Miami niezliczone tłumy ciekawych. Major Segrave w tych dniach powrócił do Anglji, gdzie przyjmowano go z entuzjazmem, a król angielski nadał mu dziedziczne szlachectwo. Fot. Scherl

W środku: W Gera dokonano pomyślnych prób z autobusami na szynach, wobec tego cały szereg takich pojazdów zostanie uruchomiony na drugorzędnych linjach kolejowych o małym ruchu. Fot. Keystone

Na dole: W Los Angeles wykończono niedawno niezwykły tor samochodowy w guście znanych powszechnie „kolejek djabelskich“. Fot. Scherl



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50. przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Sp. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.